Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.)

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 227 (6473) | 18 августа 1935 г., воскресенье | ЦЕНА 10 КОП.

ДЕНЬ АВИАЦИИ

Мужественным летчикам, бесстрашным сталинским питомцам, конструкторам и строителям непобедимой советской авиации, стратонавтам, планеристам и парашютистам, молодым рабочим, колхозникам и служащим, без отрыва от производства овладевающим летным искусством на благо и счастье нашей великой родины,—

ПЛАМЕННЫЙ БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ!

НАРОД ЛЕТЧИКОВ

Авиация стала любимым творением нашего народа. Страна лелеет и пестует ее, как родная мать свое бесценное дитя. Отборнейшие, отважнейшие, преданнейшие из советской молодежи управляют стальными кораблями великой воздушной державы. Летчики — наша гордость, наша нерушимая надежда, пример и образец самоотверженного служения великим задачам социалистической революции.

Гордые соколы нашей родины — так назвал летчиков товарищ Сталин. Нет сравнения, которое лучше характеризовало бы советских летчиков, чем эти сталинские крылатые слова. Нет птицы отважнее сокола, и нет летчиков храбрее наших молодцов.

Великая любовь нашего народа к авиации с особой силой проявилась в последнее время. Рабоче-крестьянская молодежь лавиной ринулась к самолетам, планерам, парашютам, чтобы научиться летать. Во всей огромной стране нет уголка, где бы не жил величайший интерес к авиации. Миллионные массы населения Союза поняли и реально ощутили, что могучий воздушный флот является верным стражем их мирного труда и прочной опорой в грядущих испытаниях.

Авиация, бесстрашие и отвага ее людей наиболее всего соответствуют духу нашего народа. Наш народ — герой, он отважен и храбр, иначе он не был бы народом-победителем и не стал бы ударной бригадой мировой революции. Сталин и его партия воспитывают в народе те черты, которые являются самым лучшим украшением человека: неустрашимость, самоотверженность, мужество. Эти несравненные боевые качества соединены с первоклассной техникой нашего воздушного флота. Авиация, являющаяся величайшим достижением человеческого гения, в нашей стране впервые в истории поставлена на службу народу. В гражданской войне мы победили неисчислимых своих врагов при помощи слабых, несовершенных, устаревших технических средств. Теперь революция вооружена самой современной техникой, какой является авиация, и это удесятеряет ее силы.

Мы можем с удовлетворением оглянуться на путь, пройденный нашей авиацией за истекший год. Мировой рекорд дальности полета, достигнутый Героем Советского Союза Михаилом Громовым, рекорды наших парашютистов, планеристов, воздухоплавателей—весь этот год прошел под знаком рекордов.

Наряду с крупными авиационными достижениями в этом году мы понесли и некоторые потери, наибольшей из которых была гибель «Максима Горького». Но и эта утрата явилась исходным пунктом для нового укрепления воздушной мощи Союза. Стихийно возникшие сборы денег на восстановление потерянного имели такой огромный успех, что в течение нескольких дней были собраны средства, достаточные для постройки не одного, а 16 самолетов такой же величины и мощности, как «Максим Горький».

Самым ценным капиталом авиации, ее золотым запасом являются люди—летчики и механики. За год сделано немало, чтобы еще выше поднять боевой опыт наших летчиков и воспитать новые многочисленные кадры летного состава. Мы можем не беспокоиться за боевую выучку летчиков в школах и частях военного воздушного флота, так как за этой работой повседневно следит и постоянно ее направляет Климент Ефремович Ворошилов. Здесь дело идет прекрасно. Но надо отдать справедливость и нашему Осоавиахиму, который за последний год сделал очень много для организации массового обучения рабоче-крестьянской молодежи летному делу без отрыва от производства. Ворошиловский лозунг «Каждому промышленному центру—свой аэроклуб» близок к осуществлению.

Авиация — не только люди, это вместе с тем и техника. Притом такая техника, которая не стоит на месте, а с каждым днем и часом совершенствуется. Наша авиационная промышленность устремилась вперед по пути овладения вершинами авиационной культуры. За последний год она достигла в этом значительных результатов. Большая работа, которая велась весь этот год на наших заводах по освоению новейших моторов и новейших самолетов, уже в самое ближайшее время должна сказаться в новом скачке уровня техники нашего воздушного флота.

Но мы чужды какого-либо зазнайства, и в день авиации должны прямо сказать, что работу по овладению высотами авиационной культуры можем вести гораздо более быстро и гораздо более успешно, чем это имеет место. Мы создали многочисленные кадры авиационных конструкторов, обладающих большими знаниями и широким опытом в своей области. Но мы не можем удовлетвориться достигнутым. Нам нужен гораздо более широкий размах смелой конструкторской мысли. За истекший год сделано много для приближения конструкторской работы к производству. Сейчас нет уже ни одного авиационного завода, который не располагал бы крепким и растущим конструкторским коллективом. Но у нас еще слабо соревнование между конструкторами, и это большой минус.

В производственной работе наших заводов, достигших за этот год, пусть не столь громких, но весьма значительных побед, до сих пор есть немало недостатков. Одним из них является невнимание к тщательному выполнению самолета, вплоть до самых мельчайших деталей. Этой болезнью болеют и наши конструктора, которые иногда с пренебрежением относятся к «мелочам». В авиации нет мелочей и быть их не может. *В столь совершенном аппарате, как самолет,* нет ничего второстепенного. Здесь все важно, и пренебрежение к чему-либо—преступление.

Надежность, скорость, высотность — вот задачи, над разрешением которых работает наша авиационная промышленность. И несмотря на то, что за истекший год она сделала в этом направлении крупные шаги, все же они недостаточны. Великая воздушная держава, какой является Советский Союз, должна располагать не только лучшими во всем мире кадрами летчиков, но и самыми надежными, самыми скорыми, имеющими самый высокий потолок, самолетами. Ударники авиационных заводов явились инициаторами замечательной формы социалистического соревнования, известной под названием отличничества. Задача теперь заключается в том, чтобы от отдельных рабочих-отличников, выпускающих отличную продукцию, перейти к заводам-отличникам, строящим непревзойденные по своим качествам моторы и самолеты.

Равным образом серьезную заботу внушает деятельность нашей гражданской авиации. Она далеко не использует имеющихся огромных возможностей для своего развития. Пора, наконец, навести порядок на линиях советского воздушного транспорта.

В подготовке летных кадров и в развитии воздушного спорта перед нами также встает ряд новых задач. Этой работе необходимо придать еще более массовый характер, все без исключения аэроклубы поставить на рельсы четко организованной работы, что может быть достигнуто лишь дальнейшим усилением внимания местных партийных, советских, профсоюзных и комсомольских организаций к развитию воздушного спорта в стране. Молодежь рвется к самолету, планеру, парашюту. Надо в полной мере удовлетворить это стремление.

Страна наша располагает могущественной авиацией. Всему свету известно, что она создана не для захватов и авантюр, а для обороны великих завоеваний социалистической революции. Кровавые шакалы империализма уже не раз попытались бы растерзать нас, если бы они не видели грозного полета непобедимых красных эскадрилий. Мы—за мир и отстаиваем дело мира, но наш славный воздушный флот наготове каждый день и каждый час.



Тушинский аэродром, 12 июля 1935 г. Товарищи **Сталин, Ворошилов, Каганович, Андреев, Косарев** среди летчиков и парашютистов.

Прием в честь делегатов международного конгресса физиологов в Большом Кремлевском дворце

17 августа, вечером, Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. В. М. Молотов устроил в Большом Кремлевском дворце прием в честь делегатов XV международного конгресса физиологов. На приеме присутствовали делегаты конгресса, а также многие московские ученые и представители советской общественности,—всего свыше 1.500 человек.

За столом президиума заняли места тт. В. М. Молотов, В. Я. Чубарь, Н. К. Антипов, И. А. Акулов, Г. Н. Каминский. Вместе с ними—за столом президиума—члены постоянного Международного комитета физиологов — виднейшие участники конгресса—президент конгресса академик И. П. Павлов с женой, проф. Кэннон с женой (США), проф. Ляпик с женой (Франция), проф. Хилл с женой (Англия), проф. Отто Франк с женой (Германия), проф. Херличка (Италия), проф. Лильенстранд (Швеция).

В числе присутствовавших также тт. Сулимов, Розенгольц, Крестинский, Хрущев, Пахомов, Вышинский, Агранов, Сокольников, Каганович М. М., Муралов, Левин, Уншлихт, Шмидт О. Ю., Бубнов, Булганин и др.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. В. М. Молотов обратился к делегатам конгресса со следующей речью:

РЕЧЬ тов. МОЛОТОВА

Уважаемые делегаты конгресса!

Закончившийся сегодня XV международный конгресс физиологов проводил свои работы при громадном внимании и сочувствии широкой советской общественности. Не только специалисты, не только многие тысячи, но миллионы людей в нашей стране чутко прислушивались к голосу ученых-физиологов, делившихся на своем конгрессе важными научными выводами, демонстрировавших свои последние научные достижения и новейшие эксперименты.

Такое отношение советской общественности к работе конгресса не трудно понять.

Современная, в основе своей материалистическая, физиология, все более глубоко проникая в сущность процессов жизни организма человека, в процессы жизни животных и растений, делает, вместе с развитием других наук, великую освободительную работу для умственного развития человека, освобождая его от всей этой плесени мистики и религиозных пережитков. Успехи современной физиологии являются основой успехов медицины, создавая возможность действительно организованной и плодотворной борьбы с болезнями, эпидемиями и проч. Все большее значение успехи физиологии приобретают для развития промышленности и сельского хозяйства.

В нашей стране, где социалистической революцией созданы условия для громадного под'ема материального благосостояния и культуры трудящихся, в успехах такой науки, как физиология, особенно близко заинтересованы народные массы. Мы гордимся тем, что в рядах людей науки советские физиологи занимают все более видное место, что в этой области у нас работают такие неоспоримые мировые авторитеты естествознания, как академик Иван Петрович Павлов **(бурные аплодисменты)**, и ряд других виднейших деятелей науки, что в нашей стране растут с небывалой быстротой молодые кадры физиологов. Их работе обеспечена всемерная поддержка советской власти и широкие возможности подлинно свободного научного творчества.

Вместе с тем советской общественности глубоко понятна та тревога за положение ученых в капиталистических странах и за судьбы мировой науки, тревога, которая была высказана в первом же докладе на вашем конгрессе в словах выдающегося американского ученого Кэннона. **(Шумные аплодисменты).** Действительно разрушительная экономическая депрессия во всех этих странах тягчайшим образом отозвалась на положении рабочих, на положении всех трудящихся, несмотря на все богатства, которые накоплены господствующими классами. Положение науки и условия работы ученых здесь крайне ухудшились и во многих случаях продолжают ухудшаться дальше. Агенты мракобесия и звериного национализма действительно подняли свои головы при поддержке господствующих клик. Такое положение может свидетельствовать о чем угодно, но только не о том, что эти правящие клики выражают подлинные интересы народа, что они являются представителями развивающейся культуры и общественного прогресса. Нет, в этом мы видим свидетельство непрочности и обреченности на гибель этой политики.

В современном мировом развитии Советский Союз занимает особое положение. Мы создали только фундамент нового, социалистического общества, мы даже еще вчерне не построили наш дом. Но каждый беспристрастный человек, чем он внимательнее будет вникать в простые факты, в историю развития нашего молодого общественного организма, тем больше будет видеть великие особенности, которые являются сущностью нового, советского, общественного строя. Эти особенности находят свое выражение в том, что у нас заключен тесный союз труда и науки **(бурные аплодисменты)**, и трудящиеся массы, освободившись от господства богачей-паразитов, видят свое светлое будущее в росте культуры народов всех национальностей и рас, в расцвете советской и мировой науки.

Мы имеем уже немалые достижения в росте благосостояния рабочих, крестьян и всех трудящихся нашей страны. Наша промышленность быстро растет из года в год и уже обеими ногами опирается на достижения передовой техники. Наше сельское хозяйство из мелкого и отсталого превратилось в крупное общественное хозяйство и быстро впитывает в себя лучшие достижения сельскохозяйственной техники и науки. У нас нет места для экономической депрессии. Наше хозяйство развивается по единому плану, и все успехи его роста находят свое немедленное отражение в росте благосостояния трудящихся. **(Бурные аплодисменты).**

Советский Союз, об'единяя русских, украинцев, узбеков, грузин, евреев, немцев, армян и др. в общем труде и борьбе за счастливую жизнь и обеспечивая рост национальных культур и братскую помощь отсталым, дает на практике образец дружной работы народов. В широчайших массах народов Советского Союза растет трудовой энтузиазм, велика вера в свое будущее и непоколебима уверенность в правильности своего пути. Этот путь указан великим вождем трудящихся СССР, великим вождем коммунизма — Владимиром Ильичем Лениным. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Великим продолжателем дела Ленина, ведущим нашу страну к новым и новым победам, является вождь коммунистической партии и нашей страны товарищ Сталин! **(Бурные, продолжительные аплодисменты. Весь зал встает).**

Теперь, когда фундамент нового общества заложен, самые сильные стремления трудящихся и, особенно, советской молодежи находят свое выражение в громадной тяге к культуре, к овладению техникой и наукой. Вы уже знаете о том, что советская власть оказывает мощную поддержку под'ему культуры и развитию наук в нашей стране. Материальная база научных учреждений в СССР всемерно укрепляется. В распоряжение научных и культурных учреждений мы отдаем дворцы прежних богачей и строим новые, в соответствии с современными требованиями. Кадры научных работников растут, и из их среды выдвигается все большее число новых, достойных деятелей науки. О росте культурных запросов масс свидетельствует особенно быстро растущий спрос за последние годы на литературу по технике и естествознанию. В соответствии с растущими запросами трудящихся быстро развертывается строительство новых школ и больниц, и для будущего года мы ставим своей задачей средства, отпускаемые на строительство школ, **утроить**, а на строительство больниц **удвоить** по сравнению с текущим годом. **(Аплодисменты).**

Вы, делегаты конгресса, могли сами убедиться в том, как высок авторитет науки в нашей стране, как близко принимают к сердцу интересы науки трудящиеся советской республики, как велика вера в массах в силу науки и ее будущее. Само отношение трудящихся к настоящему конгрессу и его деятелям является показателем того, что созданный в нашей стране союз труда и науки делает трудящиеся массы СССР близкими и понятными интересы подлинно интернациональной науки. Важнейшая роль международных научных конгрессов заключается в том, что они поднимают авторитет науки в глазах народов всего мира и дают новые толчки к дальнейшему росту мировой науки на пользу всего человечества. **(Аплодисменты).**

Интересы науки и мира особенно неразрывно связаны в настоящую эпоху. Опасность новых империалистических войн стала теперь исключительно актуальной. У всех на глазах ведется подготовка новых войн и империалистических нападений. Господствующие классы некоторых стран думают найти выход из своих внутренних трудностей в развязке новых империалистических войн. Всему этому противостоит последовательная мирная политика Советского Союза **(бурные аплодисменты)**, твердая борьба советской власти за обеспечение всеобщего мира. Само существование и особенно рост сил СССР являются мощным оплотом мира. **(Аплодисменты).** Мы гордимся тем, что Советский Союз стал великим оплотом науки и мира, что с его успехами связаны лучшие чаяния народных масс и лучших представителей науки.

Я поднимаю тост за здоровье уважаемых делегатов XV международного конгресса физиологов, как за один из крупнейших отрядов современной науки! **(Шумные, продолжительные аплодисменты. Весь зал стоя приветствует тов. Молотова).**

* * *

С ответными речами выступили: академик И. П. Павлов, делегаты конгресса—проф. Анри Майер (Франция), проф. Отто Леви (Австрия), проф. Хилл (Англия), проф. Эббеке (Германия), проф. Иордан (Голландия) и председатель Всесоюзного общества физиологов проф. И. П. Разенков.

Выступавшие горячо благодарили в лице тов. В. М. Молотова советское правительство, оказавшее полное содействие организации XV международного конгресса физиологов. Одновременно все выступавшие ученые подчеркивали исключительную заботу советского правительства о развитии науки.

После речей ученых тов. В. М. Молотов провозгласил тост за вождя всех трудящихся, за вдохновителя великого строительства в Советском Союзе, за вдохновителя культурного роста народных масс и под'ема науки — за товарища Сталина. Присутствующие встречают этот тост бурей оваций, все встают, раздаются возгласы «ура».

В заключение состоялся концерт с участием артистов московских театров и самодеятельного коллектива Центрального Дома Красной Армии.

(Подробное изложение речей делегатов конгресса будет дано дополнительно).

(ТАСС).



На приеме тов. В. М. Молотовым членов Международного комитета физиологов (слева направо): сидят — проф. **Франк** (Германия), проф. **Кэннон** (США), академик **И. П. Павлов, В. М. Молотов**, проф. **Хилл** (Англия), проф. **Лильенстранд** (Швеция), проф. **Ляпик** (Франция), проф. **Херличка** (Италия); стоят — **Г. Н. Каминский, Л. Н. Федоров, И. А. Акулов.**

Фото М. Калашникова.

ПРИЕМ тов. В. М. МОЛОТОВЫМ ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОГО КОМИТЕТА ФИЗИОЛОГОВ

Вчера днем Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР тов. В. М. Молотов принял членов Международного Комитета физиологов—академика И. П. Павлова, проф. Хилла (Англия), проф. Ляпика (Франция), проф. Кэннона (США), проф. Франка (Германия), проф. Херличка (Италия) и проф. Лильенстранда (Швеция). В имевшей место беседе приняли также участие секретарь ЦИК СССР тов. И. А. Акулов, Народный Комиссар Здравоохранения РСФСР тов. Г. Н. Каминский и директор ВИЭМ проф. Л. Н. Федоров.

От имени иностранных участников конгресса проф. Ляпик горячо благодарил тов. Молотова и в его лице все правительство Союза за исключительное содействие, оказанное подготовке и проведению конгресса физиологов. Проф. Ляпик заявил также, что та всесторонняя помощь, которая оказывается в СССР работникам науки, и то почетное место, которое наука занимает во всей жизни советского государства, произвели громадное впечатление на иностранных делегатов конгресса.

Тов. Молотов поздравил членов президиума с успешным окончанием работ конгресса и в дружественной беседе с иностранными учеными обменялся с ними мнениями о практических способах закрепления и развития научных связей и сотрудничества между физиологами СССР и физиологами других стран.

Беседа, происходившая в кабинете тов. Молотова, продолжалась полтора часа.

(ТАСС).

ВЫСТУПЛЕНИЕ ТОВ. М. И. КАЛИНИНА НА СОБРАНИИ СОТРУДНИКОВ ВИАМ

Вчера на торжественном собрании сотрудников Всесоюзного научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ), посвященном дню авиации, выступил встреченный продолжительными аплодисментами тов. М. И. Калинин.

Тов. Калинин призвал научных работников института к борьбе за дальнейшее повышение качества авиационных материалов, ибо «от этого зависит быстрота и потолок советской авиации».

ВЫСТУПЛЕНИЕ ТОВ. П. П. ПОСТЫШЕВА НА СОВЕЩАНИИ КОМАНДИРОВ ТРАНСПОРТА

КИЕВ, 17 августа. **(Корр. «Правды»).** В Большом зале Киевского обкома партии *состоялось совещание 400 командиров и* политработников Юго-Западной дороги.

С яркой речью о конкретных задачах партийных организаций дороги и города, встреченный горячими овациями, выступил секретарь ЦК КП(б)У и Киевского обкома тов. П. П. Постышев.

Тов. Постышев указал, как лучше выполнить указания товарища Сталина, данные им железнодорожникам в Кремле.

VII ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС КОММУНИСТИЧЕСКОГО ИНТЕРНАЦИОНАЛА

ПРЕНИЯ ПО ДОКЛАДУ тов. ЭРКОЛИ*)

Вчера на конгрессе Коминтерна

УТРЕННЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 17 АВГУСТА

Открывая утреннее заседание, председательствующий тов. Ван Мин предоставляет слово тов. Куусинену. Появление тов. Куусинена на трибуне конгресса вызывает продолжительную овацию всего зала. Делегаты встают, раздаются возгласы: «Ура!» и «Рот фронт!»

Полуторачасовая речь тов. Куусинена, выслушанная с огромным вниманием, целиком посвящена вопросу о молодежи. Как для борьбы против военной опасности, так и для борьбы против фашизма исключительное значение имеет создание сильного, массового революционного движения молодежи. В области юношеского движения особенно пагубны сектантские тенденции, против которых так решительно предупреждал в своем докладе тов. Димитров. Найти путь к душе и сердцу широких масс молодого поколения, которое капитализм лишает всех радостей жизни, всех перспектив, а фашизм отравляет своей шовинистической, человеконенавистнической демагогией, — таков центральный вопрос.

— Да здравствует большевистское молодое поколение! Да здравствует наша великолепная советская родина! Да здравствует вождь мирового пролетариата товарищ Сталин! — эти заключительные слова тов. Куусинена тонут в шумных овациях конгресса. Делегаты встают, раздается пение «Молодой гвардии» и «Карманьолы». Возглас тов. Тореза «да здравствует Коммунистический Интернационал!» покрывается криками «ура!».

* * *

После перерыва конгресс заслушал заключительное слово тов. Эрколи.

Бурной и продолжительной овацией встречают делегаты тов. Эрколи — одного из верных и славных командиров великого штаба мировой революции.

Тов. Эрколи в краткой, но выразительной и сильной речи подытоживает прения. Высказались 44 оратора — представители компартий различных стран. Тов. Эрколи констатирует, что все выступавшие выразили свое полное согласие с принципиальными положениями доклада. Все ораторы, в частности, согласились с основным тезисом доклада — о непосредственной и тесной связи между борьбой за мир и борьбой против фашизма. Эту связь, говорит тов. Эрколи, блестяще установил в своем докладе тов. Димитров.

— Опасность войны сейчас, — продолжает тов. Эрколи, — исходит, главным образом, из трех стран: империалистической Японии, фашистской Германии и фашистской Италии. Это они толкают к войне, желают войны. И поэтому, концентрируя силы рабочего класса против фашизма, мы тем самым создаем лучшие условия для успешной борьбы против войны, за мир.

Затем тов. Эрколи останавливается на отдельных проблемах, возникавших в порядке прений и связанных с тактикой компартий в борьбе за мир, против опасности войны.

Успешно ли борются коммунисты против военной угрозы? Тов. Эрколи считает, что борьба компартий против войны до сих пор носила слишком пропагандистский характер, она часто велась ограниченно, по-сектантски.

Между тем борьба за мир имеет большие шансы на успех. Об этом говорит ряд серьезнейших факторов: существование Советского Союза, этого могучего оплота мира, растущее революционизирование широких слоев крестьянства, мелкой буржуазии и интеллигенции, наконец, раскол в лагере империалистических государств по вопросу о войне и мире.

— В этих условиях, — говорит тов. Эрколи, — возможно оттянуть войну, воспрепятствовать возникновению новой империалистической бойни. Но борьбу за мир надо вести мужественно, с энтузиазмом, охватывая широкие массы, и тогда эта борьба увенчается успехом.

— Наше знамя, — заключает тов. Эрколи, — является знаменем борьбы за мир. Поднимем же это знамя перед миллионами трудящихся всего мира. Поведем их на борьбу за мир, за революцию, за социализм!

Несмолкающими овациями провожают делегаты тов. Эрколи. Все встают. Многократное «рот фронт» и бодрящие звуки революционной «Бандера росса» оглашают зал. Тов. Эрколи сходит с трибуны, и ему навстречу вновь и вновь несутся возгласы: «ура!», «буансэй!»

Председательствующий тов. Ван Мин предлагает конгрессу принять проект резолюции по докладу тов. Эрколи за основу и передать его для окончательного редактирования в комиссию. Конгресс единогласно принимает это предложение.

В заключение тов. Ван Мин сообщает о полученном президиумом приветствии конгрессу от ЦК компартии Греции.

ВЕЧЕРНЕЕ ЗАСЕДАНИЕ 17 АВГУСТА

С исключительным под'емом заслушал конгресс доклад тов. Мануильского по четвертому пункту порядка дня — об итогах социалистического строительства в СССР. Когда председательствующий тов. Чжоу Хо-син предоставил слово тов. Мануильскому, делегаты бурной овацией встретили появление на трибуне докладчика. Несколько минут продолжалась овация. Пение «Интернационала» сменяется новой бурей аплодисментов.

Первые слова тов. Мануильского о крупнейшем событии, происшедшем в жизни народов между VI и VII конгрессами Коминтерна — о победе социализма в СССР — тонут в овациях конгресса. Преданность делу Коммунистического Интернационала, делу Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина, воплощенному в великом Советском Союзе, любовь международного рабочего класса и трудящихся масс к СССР получили яркое отражение в непрерывных овациях и приветствиях, которыми делегаты сопровождали замечательный доклад о всемирно-исторических победах социализма в СССР.

Победа, одержанная рабочими и колхозниками СССР под руководством ВКП(б), ленинского ЦК и товарища Сталина, при активной солидарности пролетариата всего мира, — это величайшая победа Коммунистического Интернационала, рожденного Октябрем, победа его программы, его политики и тактики.

Победа социализма в СССР — это после великой Октябрьской социалистической революции вторая крупная победа международного рабочего класса над мировым капитализмом, открывшая новую эпоху в истории человечества.

Два пути развития международного пролетарского движения — путь Коминтерна и путь II интернационала — на опыте проверены миллионными массами. Путь Коминтерна привел через пролетарскую революцию к победе социализма на одной шестой части земного шара. Путь II интернационала — путь реформизма — приводит к поражениям рабочих, к победе фашизма.

Сравнивая прошлое нашей страны с ее настоящим, огромные людские массы убеждаются в правильности большевистского пути Коммунистического Интернационала.

Тов. Мануильский в блестящих характеристиках и образах рисует тот гигантский скачок, который сделала наша страна. Тов. Мануильский говорит о тех трудностях, с которыми была сопряжена великая социалистическая стройка.

Не все могли выдержать это социалистическое наступление, затмевавшее походы всех времен и всех народов. Все трусливое, себялюбивое, подлое, гнилое отпадало на-ходу. Оно ныло, скулило, сеяло безверье, предсказывало гибель, оно смыкалось с мировым капиталом в злобной ненависти к победе социализма. Гнусные, отвратительные, подлые политические дегенераты зиновьевско-троцкистского блока убили нашего друга, любимца всей партии, организатора побед в Баку, Ленинграде и Хибинах — Сергея Мироновича Кирова.

Охваченные глубокой скорбью, поднимаются делегаты со своих мест, в молчании отдавая долг памяти злодейски убитого пламенного большевика.

Бурным одобрением встречают делегаты заявление тов. Мануильского, что в то время как для фашизма человеческая масса — об'ект эксплоатации — рабской, феодальной, капиталистической, в Советском Союзе впервые в истории человек является кузнецом своей судьбы, своей истории, властелином социалистической машины. Десятки миллионов людей являются творцами социализма, создателями нового общественного строя.

Среди народных масс капиталистической части земного шара растут преданность и симпатия к Советскому Союзу, вот почему эти массы все решительнее переходят на сторону социализма. На примере СССР народные массы всего мира видят, что такое подлинная народная демократия, новая, социалистическая демократия, которая противостоит террористической диктатуре буржуазии, варварскому фашизму.

Советский Союз является величайшим оплотом мира между народами. Перед грозной опасностью новой империалистической войны миллионы людей сплачиваются все теснее вокруг СССР, отечества трудящихся всех стран.

Бурной овацией встречает конгресс заключительные слова доклада тов. Мануильского о верности народных масс СССР делу пролетарского интернационализма. Рабочий класс СССР, народ социалистических строителей, партия Ленина—Сталина всегда помнят о своих великих обязанностях по отношению к рабочим и трудящимся всего мира.

Тов. Мануильский провозглашает:

— Эксплоатируемые и угнетенные во всех концах земного шара видят в стране победившего социализма свое отечество, в нашей партии и нашем рабочем классе — ударную бригаду мирового пролетариата, в нашем Сталине — великого, мудрого вождя всего трудящегося человечества.

Пусть живет железное, несокрушимое дело пролетарского интернационализма!

Да здравствует СССР, отечество трудящихся всего мира!

Да здравствует наш товарищ Сталин!

Бурные, продолжительные овации, все встают, раздаются крики на разных языках: «Да здравствует Советский Союз! Да здравствует товарищ Сталин!» Пение «Интернационала».

Затем председательствующий предоставляет слово тов. Марти.

Целиком присоединяясь и полностью одобряя доклад тов. Мануильского, тов. Марти в своей речи констатирует, что победа социализма в СССР осуществлена благодаря победе генеральной линии большевистской партии и разгрому тех, кто призывал итти назад. К победе социализма сумел привести наш великий Сталин. (Аплодисменты. Все встают).

— Следует ли приступить к прениям по докладу тов. Мануильского? — спрашивает тов. Марти.

— Нам это кажется излишним, — говорит он. — Вы все знаете, товарищи, что в каждой из капиталистических стран, в каждой порабощенной колониальной стране все более широкие массы трудящихся и угнетенных народов обращают взоры на Советский Союз — маяк их освобождения. Мы предлагаем конгрессу, — заканчивает тов. Марти, — без прений принять проект резолюции по докладу тов. Мануильского в качестве основы.

Единогласно, под бурные аплодисменты, конгресс принимает предложение тов. Марти.

Конгресс принимает предложение председательствующего Чжоу Хо-сина принять за основу проект резолюции по докладу тов. Мануильского и передает ее на окончательную разработку в комиссию.

Заключительное заседание конгресса состоится 20 августа, в 6 часов вечера.

Вместе с трудящимися СССР — на защиту мира

РЕЧЬ тов. АНДРЭ МАРТИ

(ФРАНЦИЯ)

В империалистическом мире, приходящем в окончательный упадок, повсюду возникают очаги войны, и некоторые из них уже разгораются. В Европе германский империализм, совершенно очевидно, является в данный момент главным зачинщиком войны. В Африке итальянский фашизм посягает на Абиссинию. В Южной и Центральной Америке английский и американский империализмы ведут отчаянную борьбу, время от времени привлекая к разрешению своих противоречий пушки малых государств. В Азии уже три года грохочут орудия японского империализма.

Я остановлюсь только на одном из очагов военной опасности — на пункте, касающемся Европы.

Германский фашизм вынужден желать войны. Мир — это смерть для воинствующего национал-социализма. Вот почему гигантский производственный аппарат Германии обращен теперь на бешеную подготовку чудовищной бойни. Вот почему с целью заранее обеспечить тыл войны с удвоенной силой обрушивается террор на революционных пролетариев.

Против кого в первую очередь направлены военные приготовления германского фашизма? Конечно, Австрия продолжает оставаться одним из об'ектов его наибольших притязаний. Конечно, германские фашисты вовсе не намерены дать французской буржуазии спокойно наслаждаться Эльзас-Лотарингией, Марокко, Сирией и Камеруном. Но фашисты к лозунгу своей шовинистической пропаганды «народы без пространства» прибавляют — «пространство на Востоке». А Восток — это не только крохотные страны Прибалтики, к завоеванию которых стремятся германские фашисты. Это — Советский Союз. Сюда прежде всего обращает свои взоры германский фашизм в своих стремлениях к экспансии. Он рассчитывает убить двух зайцев сразу: с одной стороны, получить новые рынки, с другой стороны, разгромить страну пролетарской революции.

* * *

Коммунистический Интернационал борется за мир и намерен приложить все силы для поддержания его. Почему?

1) Потому, что война несет трудящимся невыразимые муки, а капитализму — чудовищные прибыли и сверхприбыли. От 1914—1918 гг. рабочим и крестьянам достались 20 млн убитых, 30 млн изувеченных, нищета и разорение их очагов. Зато Круппам и Шнейдерам, Бетлегемстил и Виккерсам — небывалые миллиардные сверхприбыли. Так, трест взрывчатых веществ Дюпон и К° исчисляет свои доходы от войны в 1918 г. в 1.246 млн долларов — 1.130 проц. роста против довоенных прибылей. Ряд скандальных процессов во всех капиталистических странах, особенно во Франции, Германии и США, показал, что во время мировой империалистической войны, когда солдат расстреливали за братание, эксплоататоры, ради которых солдат гнали на бойню, продавали друг другу сырье и машины, которых в собственной стране нехватало для дальнейшего ведения войны.

2) Война есть неизбежно и военная диктатура над всей страной. Именно диктатура над всей страной, а не только над некоторыми областями, как в 1914—1918 годах. Ведь твердо установлено, что надвигающаяся война захватит все без остатка. Воздушная бомбардировка уничтожит разницу между фронтом и тылом, между гражданским населением и армией. Империалистическая война уничтожит остатки демократических свобод в тех буржуазных странах, где они еще имеются. Это будет разгром всех рабочих организаций, открытое поле действия для фашистов. Неслыханным образом усилятся чудовищная эксплоатация и угнетение рабочего класса. В деревнях будут производиться реквизиции по ценам, установленным военным командованием. Если сравнивать с режимом 1914—1918 гг., то надвигающаяся бойня грозит установлением в миллион раз худшего, свирепого фашистского произвола, пыток и массовых убийств.

3) Кто оплачивал и оплачивает издержки мировой империалистической войны 1914 — 1918 гг.? Те, кто были брошены в бойню буржуазией и изменой социал-демократии. Трудящиеся — «победители» и «побежденные» — до сих пор расплачиваются за войну пониженной зарплатой и непосильными налогами. Зато капиталисты — «победители» и «побежденные», — чьи дивиденды поднимались вверх по вертикальной линии за четыре года войны, получили возможность вложить колоссальные капиталы в новые, оборудованные по последнему слову техники предприятия и извлекают теперь из них, несмотря на кризис, огромные прибыли.

4) Могут ли коммунисты желать империалистической войны? Долгие годы социал-демократы возводили на нас поклеп, будто мы хотим войны между империалистическими державами или даже войны против СССР, рассчитывая, что война приведет к революции.

Как будто в активе коммунистических партий во всех странах не значится колоссальной работы, проведенной против империалистической войны! Как будто Коммунистический Интернационал в целом, будучи детищем борьбы против войны, не боролся и не борется энергично и успешно за мир! Как будто наша коммунистическая партия Франции не добилась блестящих успехов в антивоенной борьбе!

В рядах нашей партии находится многие из тех, которые во время последней бойни, в особенности в 1917 — 1919 гг., участвовали и руководили крупными революционными стачками и грандиозными военными восстаниями этих красных годочков.

Наша партия вписала самые славные страницы в свою историю, борясь против войны и выполняя директивы Коминтерна: в 1921 г., борясь против призыва новобранцев, которые должны были схватить за глотку Германию; в 1923 году, борясь против оккупации Рура, за братание с германским пролетариатом; в 1925 году, участвуя в организации всеобщей стачки против войны в Марокко и Сирии; в 1927—1929 гг., борясь против антисоветских замыслов французских реакционеров.

Коммунисты нигде, ни в одной стране мира не щадили ни своих сил, ни свободы, ни жизни в борьбе против угрозы империалистической войны. Бастилии капитала переполнены коммунистами — штатскими и военнослужащими, — отважными и самоотверженными борцами против зловещих планов поджигателей империалистической бойни. Пусть те, кто клевещут на нас, покажут хотя бы тысячную долю такого баланса! (Аплодисменты).

* * *

Горстка ренегатов, и первую очередь злополучный Дорио, пытается атаковать Советский Союз, выдвигая против него точь в точь такие же обвинения, что и Гитлер. Они обвиняют Советский Союз в том, что он будто бы хочет войны.

Словно Советский Союз — страна социализма — может быть чем-либо иным, чем силой, действующей в пользу мира. СССР по самой своей экономической и социальной структуре не может желать никакой экспансии. Основные цели политики СССР определяются четко и ясно с'ездами ВКП(б) и с'ездами советов. Они являются достоянием гласности, они передаются по радио, печатаются в миллионах экземпляров. Наш великий Сталин неоднократно напоминал об этих целях. Эти цели заключаются в неуклонном стремлении к повышению благосостояния всего трудящегося населения, к построению бесклассового общества, к продвижению к коммунизму. СССР может лишь хотеть мира, который обеспечивает ему возможность продолжать свое гигантское социальное преобразование.

Помощь мировому пролетариату, помощь народам колоний СССР оказывает своим социалистическим строительством, вот почему он стал отечеством трудящихся всего мира, вот почему его так жестоко ненавидят капиталисты.

Впрочем, разве СССР не давал уже неоднократно доказательств своей воли к миру? Разве не он первый в 1927 г. в Женеве сделал конкретное и ясное предложение о всеобщем одновременном разоружении? Разве, когда это предложение было отвергнуто, он не делал неоднократно новых предложений о частичном разоружении? А пакты о ненападении, инициатором которых являлось советское правительство, а договоры о взаимопомощи, а предложение об определении агрессора, выдвинутое руководителями советской внешней политики?

Вся внешняя политика Советского Союза — это последовательная, неуклонная, решительная борьба за мир. И это понятно. Пролетариат, стоящий у власти в СССР, заинтересован в мире. В этом же заинтересованы трудящиеся массы всех остальных стран. (Аплодисменты).

* * *

Основной очаг войны в Европе — это фашистская Германия. Основной очаг мира — Советский Союз.

Какую позицию занимает буржуазия Французской республики в вопросе о военной опасности?

Французская буржуазия не заинтересована в данное время в войне. Победа в мировой войне дала возможность аккумулировать колоссальные богатства, обеспечила за ней гегемонию в капиталистической Европе. В настоящий момент французская буржуазия удовлетворяется тем, что у нее есть, она не намерена пойти на риск, связанный с новой войной. Вместе с тем она помнит, что сокрушила своего германского соперника только после 52 месяцев напряженной войны, при поддержке самых мощных империалистских держав. Французская буржуазия сознает, что ей трудно будет противостоять сильно вооруженной фашистской Германии, население которой больше чем на 50 проц. превышает население Франции.

С другой стороны, правящие классы Франции констатируют наличие колоссальной силы Советского Союза, а наряду с этим решительную волю социалистического государства к миру. Пролетариат и народные массы Франции глубоко симпатизируют стране Советов, видят в ее политике мира оплот всеобщей безопасности. Под давлением масс французская буржуазия повернулась лицом к СССР, ища его поддержки для сохранения мира. СССР, ставящий защиту мира во главу угла своей внешней политики, поступил правильно, подписав пакт о взаимопомощи с капиталистической Францией.

Ленин и Сталин неоднократно раз'ясняли нам, почему Советский Союз победил в 1919 — 1920 гг.: 1) вследствие абсолютной преданности рабочих и крестьян своей советской власти и героизма Красной Армии; 2) вследствие помощи международного пролетариата; 3) вследствие противоречий между империалистами.

Ни один рабочий не понял бы, если бы СССР стал проводить такую политику, которая об'единила бы всех его врагов против него в единый блок. Вот почему Советский Союз был вполне прав, подписав с Францией пакт о взаимопомощи. Разумеется, способствуя всей своей мощью безопасности французского народа и защите его от германской агрессии, СССР вправе ожидать взаимности от французского правительства. Каким бы сомнениям ни подвергать длительность подобных пактов, как бы ни было сомнительно их применение буржуазными государствами в случае антисоветской войны, эти пакты все же представляют собой известное препятствие против нарушения мира. Следовательно, они служат интересам международного пролетариата и трудящихся всех стран.

Обеспечение безопасности Франции от германского фашизма — серьезнейшая забота трудящихся нашей республики, в первую очередь рабочих, крестьян, городской мелкой буржуазии, интеллигенции. Они достаточно хорошо сознают, чем грозит Франции вторжение германской фашистской армии, они еще не забыли про вторжение кайзеровских армий в минувшую империалистическую войну. Широчайшие слои Французской республики видят, что великая страна Советов намерена обеспечить мир всей своей экономической и военной мощью. Советский Союз и его руководящая партия большевиков предстают пред ними в виде знаменосцев всемирного движения против империалистической войны. (Аплодисменты).

Заявление товарища Сталина в коммюнике, опубликованном после переговоров с Лавалем, способствовало приближению к компартии Франции самых широких слоев французского народа. Новым доказательством этого является выступление многих руководителей радикальной партии, приветствующих мирную политику Советского Союза. Они выражают этим настроение широких масс избирателей, принадлежащих к средним слоям города и деревни.

Трудящиеся массы Франции с величайшим энтузиазмом следят за тем, что происходит в СССР. Успехи социалистического строительства приводят их в трепет восторга. Они выражают свою солидарность с СССР по всякому поводу. Так, после катастрофической гибели «Максима Горького» на многих предприятиях Парижского района рабочие стихийно организовали сборы на постройку нового гиганта, и уже через 48 часов собранные деньги были переданы «Юманите». (Аплодисменты). Великие французские ученые восхищаются достижениями СССР.

Проводимая Советским Союзом политика мира не только абсолютно правильна, но и в огромной степени способствует сплочению трудящихся масс против фашизма. Она оказывает всему международному пролетариату неоценимую услугу.

* * *

Какова позиция французской компартии в вопросе о военной опасности?

Мы ясно изложили ее в обращении, выпущенном нашим Центральным комитетом в апреле этого года совместно с 9 другими секциями Коминтерна.

«В случае контрреволюционной войны против отечества социализма, — говорилось в этом обращении, — мы будем поддерживать Красную Армию Советского Союза всеми силами... Мы будем бороться за поражение любой державы, которая будет вести войну против СССР». (Аплодисменты).

Вот почему мы поддерживаем советско-французский договор о взаимопомощи, подписанный в интересах мира.

Но именно потому, что мы были и остаемся горячими защитниками мира, мы никоим образом не склонны верить в то, что французская буржуазия будет соблюдать этот договор. Мы убеждены в том, что буржуазия вообще неспособна обеспечить безопасность страны. Добиться этого можно только всеобщим вооружением народа, слиянием армии с народом. Поэтому наша партия ставит себе одной из наиболее актуальных задач привлечение армии на сторону народа как для того, чтобы воспрепятствовать использованию ее против народа, так и для того, чтобы гарантировать соблюдение советско-французского пакта.

Перед лицом фашистской опасности во Франции, опасности, стремительно нарастающей, вопрос: «За кого стоит армия?» является предметом острой борьбы. Фашисты из «Аксион франсез» и «Боевых крестов» удваивают свою активность по привлечению на свою сторону офицеров и солдат. Стало быть, этот вопрос является теперь одним из самых актуальных в борьбе с фашизмом и военной опасностью.

7 июля в согласии с организациями, устраивавшими народное собрание 14 июля, ЦК компартии через своего делегата предложил на антифашистском собрании парижских районов создать солдатские комитеты для защиты конституции и республики, чтобы сорвать козни фашистских организаций и фашистских офицеров в армии. А на антифашистском митинге в Париже 14 июля радикальный депутат Рюкар обратился от имени всех организовавших этот митинг группировок с особым приветом к армии, призывая ее не допускать своего превращения в «орудие заговорщического меньшинства и стоять на-страже свободы».

Отношение коммунистов к капиталистической армии известно. Коммунисты — так учил нас Ленин, и это, в частности, было повторено в тезисах VI конгресса Коминтерна — против отказа от военной службы, против дезертирства. Они не отказываются итти на службу по мобилизации даже в случае реакционной войны. Они идут в армию, стараются там научиться хорошо владеть оружием, борются в ней с шовинистической пропагандой.

С борьбой за вовлечение армии в народный фронт возникает непосредственно связанная с этим задача завоевания молодежи, которую уже со школьной скамьи стараются подчинить своему влиянию фашистские и реакционные круги, ведущие яростный поход против учительства. Большинство учителей во Франции настроено против фашизма. Это — превосходный опорный пункт для всей нашей деятельности по привлечению армии на сторону народа, и мы должны уметь использовать этот опорный пункт.

Завоевание армии на сторону народа является высшей гарантией того, что она не будет использована против народа, высшей гарантией того, что не вернется 1918 год, когда французская армия, вторгшись в Германию, разгоняла советы солдатских депутатов, и 1919 г., когда французские войска были посланы против советов в Венгрию и Россию.

Мы хорошо знаем, что только с окончательным свержением капиталистического строя будет положен конец войнам. Если мы сумеем мобилизовать массы, нам удастся отсрочить и помешать развязыванию империалистической войны, в первую очередь нападения на СССР.

Мы знаем, что Красная Армия Советского Союза выполнит свой долг обороны социалистического отечества. В 1918—1920 гг. трудящиеся советской страны, рабоче-крестьянская Красная Армия отбили натиск 14 империалистических держав. Красноармейцы, красногвардейцы, партизаны показали чудеса храбрости и героизма. Только в процессе борьбы они научились военной технике. Красная Армия зачастую пользовалась устарелыми видами оружия, снабжение шло с перебоями, заводы и фабрики в тылу были почти полностью дезорганизованы империалистической войной и войной гражданской. Бойцы, командиры, политические комиссары, как солдаты на втором году Великой французской революции, «шли в бой босиком, но с песней на устах, без страха в душе». (Аплодисменты). В таких-то условиях славная Красная Армия победила врага, в десять раз более многочисленного, в тысячу раз сильнее вооруженного! Почему? Да потому, что колоссальное влияние Октябрьской революции расшатало основы капитализма во всех странах и также расшатало их армии, состоящие из рабочих и крестьян. И все это имело место в то время, когда фактически компартий еще не было в капиталистических странах. Революция действовала больше своим моральным престижем, чем конкретными достижениями, которые тогда еще не могли обнаружиться.

А сейчас Советский Союз представляет собой огромную силу. Сейчас в Советском Союзе — неслыханный, бесспорный грандиозный под'ем благосостояния освобожденных трудящихся масс. Сейчас уже в 65 странах существуют коммунистические партии, и многие из них уже получили боевое крещение в огне грандиозных героических боев. Сейчас вокруг компартии Франции развернулось массовое движение такого размаха, какого еще не бывало со времени Великой французской революции. Но именно поэтому на компартию Франции ложится большая ответственность.

Вооруженные решениями VII конгресса, мы ударными темпами примемся за исправление наших ошибок, чтобы быть готовыми к завоеванию новых позиций, которые обеспечат новые победы социализма. (Делегаты поднимаются с мест. Длительные, бурные аплодисменты, переходящие в овацию).

*) Речь печатается по сокращенной стенограмме.

Заседание Президиума ЦИК СССР

Вчерашнее заседание Президиума ЦИК СССР, на котором были вручены ордена особо отличившимся железнодорожникам, активно и энергично боровшимся за под'ем транспорта, против крушений и аварий, вылилось в большой праздник социалистического транспорта.

В зале заседания Президиума ЦИК Союза — руководители Наркомата путей сообщения — тт. Каганович, Постников, Зимин. Тов. Уншлихт оглашает постановление правительства о награждении. Награжденные — машинисты и начальники служб, башмачники и партработники, профессор и стрелочница — орденоносцы транспорта подходят к тов. Калинину. Он поздравляет каждого из награжденных и передает ему от имени правительства орден.

Тов. Калинину, члену правительства, своему наркому тов. Кагановичу отвечают принимающие ордена начальник паровозной службы Юго-Западной дороги тов. [illegible], профессор, начальник научно-исследовательского института ж.-д. транспорта тов. Образцов, машинист паровозного депо Кочетовка Московско-Казанской жел. дор. тов. Бабайцев, машинист паровозного депо Челябинск тов. Агафонов, главный кондуктор краснолиманского отделения службы эксплоатации тов. Ворона и начальник московского отделения службы эксплоатации Московско-Курской жел. дор. тов. Руденко. Они все говорят о роли вождя народов товарища Сталина в под'еме транспорта, о внимании к транспорту партии и правительства, о своем железном наркоме тов. Л. М. Кагановиче.

— 56 орденов отныне горят путеводной звездой на нашем транспорте,— говорит тов. Руденко. — 56 орденов теплотой и любовью согревают сердца миллионов работников транспорта. Ордена эти вручил нам глава советского правительства тов. Калинин. **(Овация. Все стоя приветствуют тов. Калинина).** Орденами мы награждены, благодаря нашей партии и ее вождю—нашему любимому товарищу Сталину **(овация)**, которые дали нам железного наркома—Лазаря Моисеевича Кагановича. **(Овация).** От имени 56 орденоносцев, от имени всей армии эксплоатационников разрешите нам, Михаил Иванович, заявить, что под руководством товарища Сталина и тов. Кагановича мы подымем железнодорожников на еще большие дела. Будет еще время, когда наше правительство окажет свое внимание и наградит многих и многих железнодорожников.

После вручения орденов железнодорожникам тов. Калинин произносит следующую речь:

РЕЧЬ М. И. КАЛИНИНА

Товарищи! Разрешите поздравить вас с получением высокой награды от рабоче-крестьянского правительства. Сегодняшнее награждение — праздник не только для вас, железнодорожников. Это праздник каждого честного гражданина Советского Союза, заинтересованного в лучшем завтрашнем дне нашей страны. Сегодняшнее награждение — первый победный шаг транспорта, первые результаты его работы по-новому.

Я думаю, что не нужно долго говорить о значении транспорта для нашего хозяйства, для нашей страны. Об этом великолепно сказал товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле. Каждому понятно, что транспорт в народном хозяйстве играет такую же роль, как кровеносные сосуды в человеческом организме. Без нормального и своевременного распределения материальных ценностей по всей стране они, эти материальные ценности, теряют свое значение. Развитие техники, хозяйства, культуры, материальной мощи страны — все это, в свою очередь, должно способствовать обогащению тех кровеносных сосудов, тех путей, по которым распределяются эти материальные ценности.

На приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин подчеркивал, что особенно важен железнодорожный транспорт для нашей страны с ее огромным территориальным пространством.

Если транспорт ценен в обыкновенное время, в момент, так сказать, нормальной жизни страны, то в исключительное время значение работы транспорта повышается в огромной степени.

Не случайно тов. Каганович назвал железнодорожный транспорт родным братом Красной Армии. Железнодорожный транспорт — сотоварищ Красной Армии, важнейшая составная часть обороноспособности страны. Без хорошего транспорта обороноспособность страны в огромной степени понижается. Поражение царских армий, помимо всех прочих причин, происходило в значительной мере из-за слабо развитого железнодорожного транспорта, его плохой работы.

Вот почему сегодня все мы — и члены Президиума ЦИК Союза ССР, и наша партия, и в особенности товарищ Сталин, который больше всех остальных работает над организацией транспорта и уже три года не выпускает его из поля своего зрения, — все мы с огромным удовлетворением переживаем настоящий момент, когда после большого напряжения мы вручаем ордена за первые успехи нашего транспорта, за перевыполнение плана, за нормальное обслуживание промышленности, за нормальное обслуживание населения больших городов.

В советском государстве, в социалистическом строительстве — это одна из больших побед. Она, несомненно, отзовется в высшей степени положительно и на нашем международном положении.

Тот, кто следит за иностранной печатью, тот знает, что постоянно при учете сил нашей Красной Армии иностранные газеты рассуждают таким образом: армия неплохая, воздушный флот хорош, но исключительно плох транспорт...

Каганович. — Теперь можно их успокоить.

Калинин. — Сегодняшнее вручение орденов и сегодняшняя сводка о погрузке 75 тысяч вагонов говорят о том, что и эта ставка наших врагов бита. **(Шумные продолжительные аплодисменты).**

Это значит, товарищи, что обороноспособность нашей страны возросла в огромной степени.

Начиная с товарища Сталина и кончая рядовыми рабочими и крестьянами нашей советской страны, все мы сегодня радуемся вместе с вами, приветствуем и поздравляем вас и ваших руководителей и надеемся, что те победы, за которые вы получили ордена, — только начало, что за этими победами последуют новые. Я вполне согласен с речью вашего товарища, что это — только первая группа награжденных железнодорожников, и я уверен, что она не последняя. **(Гром аплодисментов).**

* * *

Президиум ЦИК, заслушав сообщение тов. В. Я. Чубаря, признал целесообразным присоединение СССР к международному союзу публикации таможенных тарифов. На вчерашнем же заседании Президиум ЦИК СССР обсудил доклад Центральной комиссии содействия госкредиту и сберегательному делу и вручил ордена тт. Алмазову (пом. директора Дальстроя), Власову (управляющий трестом Калиевуголь), Барковскому (сотрудник НКВД), Вакхаусу (пом. командира по политчасти НКВД), Фердзинову (штурман авиоэскадрильи), Морозову (заведующему сортировочной горкой ст. Люблино), Гарибову (об'единение Союзпромэкспорт), Хазову (промэкспорт НКВТ), Минеечеву (инженер авиоэскадрильи) и почетную грамоту ЦИК СССР инженеру Военно-химического научно-исследовательского института тов. Жилко.

КРЫЛАТЫЕ ЛЮДИ

Ребята! Вы помните Тоню?
Студенческое житье?
В мирном трамвайном вагоне
Вчера я встретил ее.

Мы вместе несли нагрузки,
Забывали обедать всегда...
Откуда на шелковой блузке
Гордая эта звезда?

— На страшном восьмом километре
Ты схватишь ее на-лету,
Под ветром, несущимся к смерти,
Над милой землею в цвету.

Припомним Илюшу, ребята,
Притихнем и помолчим.
Он умер, но стратостаты
Разыщут его лучи.

Усыскин был нашим Икаром,
Он в небо уверенно шел.
Недаром, недаром, недаром
Взлелеял нас горный орел.

И все мы — крылатые люди,
Крыло стало частью руки,
В моторном встречаются гуде
Небесные земляки.

Встречаются и расстаются,
И сверху глядят на сады.
К нам легкие песни несутся
Из солнечной Кабарды.

Восходят отряды Бетала,
Тревожа Эльбруса покой.
Над ними сиянье металла,
Им летчик машет рукой.

На острые тропы маршрута
Среди леденящих преград,
На маленьких парашютах
Спускается виноград.

Мы стали страною воздушной
И путь начертили судьбе.
И если мне в сумерках душных
Становится не по себе,

И видятся новые войны,
Снарядов стальной разворот,
И сердце мое не спокойно,
То я выхожу из ворот,

И голову подымаю,
И вижу — по небу идет,
Оставив созвездие с краю,
Уверенный самолет.

Над городом тихим и сонным
Летит он сигналом — не тронь!
На левом крыле — зеленый,
На правом — красный огонь.

Дети над спокойствием ночи,
Хранитель домов и полей.
Как жаль, что ни штурман, ни летчик
Не видят улыбки моей.

ЕВГ. ДОЛМАТОВСКИЙ.

Сегодня в Тушине

18 августа 1935 года на аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. тов. Косарева (с. Тушино) состоится празднование дня авиации.

Начало праздника в 15 часов.

Поддержание общественного порядка возложено на Управление рабоче-крестьянской милиции гор. Москвы.

Допуск гостей на аэродром открывается с 12 часов.

Проход в здание Аэроклуба и на территорию аэродрома — по специальным билетам, через пункты, указанные в билетах.

Гости могут следовать до аэродрома следующими маршрутами:

а) вагонами трамвая №№ 6, 13, 23, 25 и добавочными с вывеской «Тушино» до ст. Покровское-Стрешнево и оттуда до аэродрома на автобусах;

б) автобусами линий №№ 6, 13 и 21 — до аэродрома;

в) поездами Ржевской линии МББ ж. д. (Ржевский вокзал) — до станции Тушино, отходящими: 6.14, 9.13, 11.10, 12.35, 13.55 и 15.05;

г) на автомашинах по специальным пропускам — на аэродром и Аэроклуб.

Отправка гостей с аэродрома по окончании праздника будет организована.

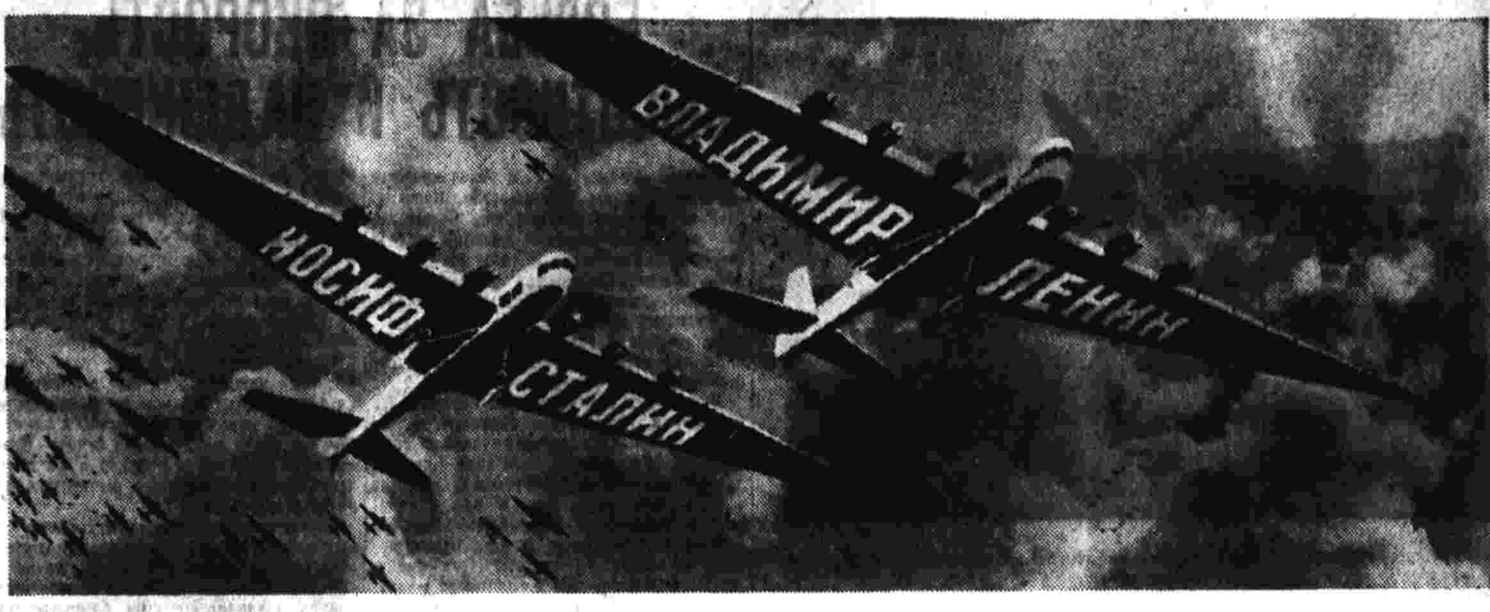


Рисунок худ. **Н. Долгорукова.**

ЗА ЧТО ЛЮБИМ, ЧЕГО ЖДЕМ

□ □ □
МИХАИЛ КОЛЬЦОВ.
□ □ □

Во многих странах летчики окружены вниманием и любовью. В нашей стране любовь к летчикам особенно велика, а внимание, интерес к ним — несравнимы и удивительны для зарубежного мира. Трудно перечислить, трудно охватить, трудно даже представить себе все то, что делают у нас для авиации — на заводах, в институтах и лабораториях, в профсоюзах, в школе, даже в детских садах.

Делается это все не только ради смелых авиаторских глаз. Летчик, человек воздуха, дорог и любим потому, что меняет уклад жизни нашего народа.

Этому народу нужно летать.

Летать, потому что советский край есть край в основном сухопутный, и омывается он по всей своей поверхности необ'ятным воздушным океаном, одновременно и полезным, и опасным для нас. Страна слабо насыщена дорожной сетью, а в некоторых больших пространствах совсем непроходима. Чтобы сегодня больше, чем вчера, и завтра больше, чем сегодня, закипела в этих пространствах хозяйственная, культурная, созидательная жизнь, — для этого нужен самолет, без него мы не обойдемся, не поспеем, не дойдем во-время.

Как бы ни насытили мы советскую равнину хорошими дорогами, железными и шоссейными, — самолет будет необходим, сокращая затрату времени, энергии, человеческих сил. В маленькой Дании решением парламента навсегда запрещены воздушные сообщения внутри страны, потому что они хозяйственно убивают железные дороги и автобусные линии. У нас обратное положение. Земные и воздушные сообщения, параллельно развиваясь, лишь помогают друг другу и взаимно увеличивают ценность, приносимую пользу.

Нам нужно летать для борьбы, для завоеваний... Да, что и говорить, а мы в самом деле страна завоевателей. Жадный народ. Захватчики — безусловно.

Только наш завоевательский пыл не сродни хорьковым аппетитам маленьких фашистских владык, их волчьей жадности к лишнему клочку чужой земли, лишней тысяче закованных, клейменых, стерилизованных рабов.

Завоеватели из нашего народа стремятся к вершинам науки. Они ломятся в неприступные крепости природы, срывают печати и ломают двери, за которыми спрятаны тайны мироздания, они взлетают в хрустальные толщи стратосферы, рыщут в тайнах атомного ядра, они радостно и бурно, храбро и мирно укрощают гневные капризы старой земли и завоевывают ее для счастья человечества.

Нам надо летать, чтобы обороняться. С тех пор, как моря стали судоходными, начались морские битвы, появились адмиралы и пираты, тайные договоры и колониальные экспедиции. Стал судоходным воздух — и помчались в небеса полковники, военные поставщики, хищническо-капиталистический сброд, агенты и подстрекатели кровавых захватов, зловещих авантюр, разбойничьих нападений. Мы могли быть уязвимы с воздуха, и должны были загородиться на шестидесяти пяти тысячах километров своей воздушной границы. Да, появилась теперь и такая.

Есть народы моряков. Они живут на узких полосах суши. Морские ветры продувают их родину с двух сторон, соленые брызги оседают на поля. В таком народе, чем бы человек ни занимался, он не может быть чужд морской жизни. Он не может никуда уехать, минуя порт и палубу, на столе его подстерегает рыбный суп, в детской сын строит корабль, газета твердит о шторме, о забастовках в доках... Несомненно, Советскому Союзу, при всех его прочих особенностях, на роду написано стать страной авиации, летающих людей, судоходного воздуха.

Россия плелась в хвосте Европы, дикая, рабская, слепая страна. Сейчас на ее старой земле воздвиглось молодое, дерзостно смелое социалистическое государство. Сталин учит наш народ железной необходимости летать. Он строит авиационные заводы и верфи, дружит с летчиками и инженерами, ласково, но твердо подвязывает он рабочему и крестьянину крылья за спиной. Народ, некогда ползавший, он делает народом летающим, парящим на крыльях над своей землей. Следуя его мысли и воле, сотни тысяч опытных рабочих, заслуженные конструкторы, ученые, исследователи, сотни тысяч молодых людей в горячем порыве строят, мастерят крылья, моторы, шелковые зонты, плодят летательные машины — от детских моделей с заводной резинкой до исполинских воздушных дредноутов. Они десятками тысяч охотно, радостно взлетают в высь, и временами кое-где уже небо кажется затененным густой тучей летающих, прыгающих, парящих советских храбрецов.

Потому летчики и люди авиации не составляют у нас отдельного, обособленного племени, которое можно было бы издали наблюдать и обожать. Люди воздуха—это еще небольшой, но стремительно растущий целый слой народных масс. Посадочная площадка за сельской околицей станет (и уже становится) привычной, как МТС, как читальня, как футбольное поле. Летчик — не сверхчеловек, а свой товарищ, земляк, колхозный Ваня, взлетевший в облака на кобре-самолете.

И все-таки есть в воздушной профессии нечто такое, что выделяет ее среди прочих славных и трудных профессий, уважаемых в нашем краю труда и борьбы.

Летчик гражданский и особенно военный — человек особых свойств, психических, умственных, моральных. Без этих свойств хорошему пилоту не обойтись, отличному воздушному бойцу не вырасти.

Когда борьба идет на земле, на воде — почти все зависит от личной храбрости воина. Но на помощь этой храбрости приходит коллектив. Люди смелеют, оглядываясь друг на друга в окопе, в цепи, в танке, в кавалерийской лаве. Близость командира и даже простое «чувство локтя» в строю — бодрое, толкающее чувство. Сама земная обстановка, рельеф местности, бугры, лес, свои части позади могут ободрить бойца, влить в него добавочные силы, надежды, уверенность.

Этого нет в воздухе. Пилот предоставлен самому себе, своему мотору, огневым средствам, своему мужеству, хладнокровию и интеллекту. Воздушный бой, освобожденный от девяти десятых привходящих обстоятельств земного боя, он абстрагирован, превращен в поединок, и в этом поединке никто не может подбавить с земли бойцу ни сил, ни мужества, ни большей преданности своему делу.

Более того — моральные искушения подстерегают летчика здесь, в пустынном просторе воздушного океана. Он может избежать схватки, обратиться в бегство, и, пожалуй, об этом никто никогда не узнает. Можно не только скрыть происшедшую встречу в воздухе, но и превратить в своем рассказе отступление в атаку, трусливый уход в молодецкий набег... Мыслим и обратный случай — храбрая головокружительная атака, подлинная игра со смертью может быть плохо, недостаточно оценена при возвращении на землю. Такие случаи были и в империалистической и в нашей гражданской войне. Некоторых летчиков, пропавших без вести, считали геройски погибшими, оплакивали, восхваляли их память,— а на самом деле они сдались противнику. И наоборот—на польском фронте, не досчитавшись после боя самолета, наша часть осудила, об'явила вне закона летчика и моториста. А через три месяца, перейдя в наступление, та же часть нашла в лесу на захваченной территории обгорелый остов самолета, зацепившийся на ветвях, и скелеты геройски погибшего экипажа.

Сколько же надо иметь внутри себя высокой и тонкой сознательности, сколько скромной и бескорыстной храбрости, сколько особой преданности своему классу, своей родине, чтобы одиноко и отважно, в вихре и тучах драться с врагом один на один, принимать на грудь самолета и на свою собственную раскаленные потоки его снарядов и пуль!

Вот это мы любим и ценим в наших верных летчиках-большевиках, партийных, непартийных, и этих свойств ищем в них.

Имея высокий и тонкий интеллект, летчики обладают и должны обладать особым сочетанием храбрости, иногда доходящей до грани безумства, с холодным и спокойным расчетом, с величайшим спокойствием, рассудительностью, трезвостью.

Я видел много раз, как Громов садится за штурвал машины. Чинно, размеренно оглядывает он прежде всего самого себя. Смотрит, все ли правильно надето, все ли застегнуто, зашпилено, все ли разложено по карманам и что по каким; если потом данной вещи не будет в левом кармане, он даже не заглянет в правый, — ее там быть не должно. Затем неторопливо усаживается на свое место. Методически проверяет каждый прибор и указатель, каждый рычаг и кнопку, каждую мелочь вокруг себя. Когда все осмотрено, проверено, только тогда приступает к заводке мотора... И когда оторвался от земли — все время полета, есть ли это легкая тренировочная прогулка или опасный рекордный рейс мирового значения, — он так же спокоен, методичен, героически хладнокровен и выдержан. Попробуйте сравнить этот стиль с поведением свердловского осоавиахимовца, который, в первый раз прыгая с парашютом, решил удивить мир затяжным прыжком и раскрыл зонт лишь в двадцати метрах от земли. Эта никчемная и глупая удаль была равносильна самоубийству. Чудак уцелел каким-то случайным чудом...

Герои Советского Союза, олицетворяющие в себе лучшее качество наших летчиков, показывают примеры сочетания беззаветной храбрости с хладнокровием и расчетом. Таков и стиль Леваневского в подготовке и проведении его рискованного прыжка через Северный полюс.

Большевики ценят храбрость — у них есть в этом и вкус и опыт. Смелым безумием казалось многим Октябрьское восстание и провозглашение власти Советов. В самом деле, нужно было к спокойному марксистскому расчету прибавить ленинскую отвагу, чтобы рискнуть физически на штурм капитализма. Но большевистское безумство храбрых сопровождалось трезвой организованностью, и это превратило смелый подвиг Октябрьской революции в незыблемое постоянство советского строя.

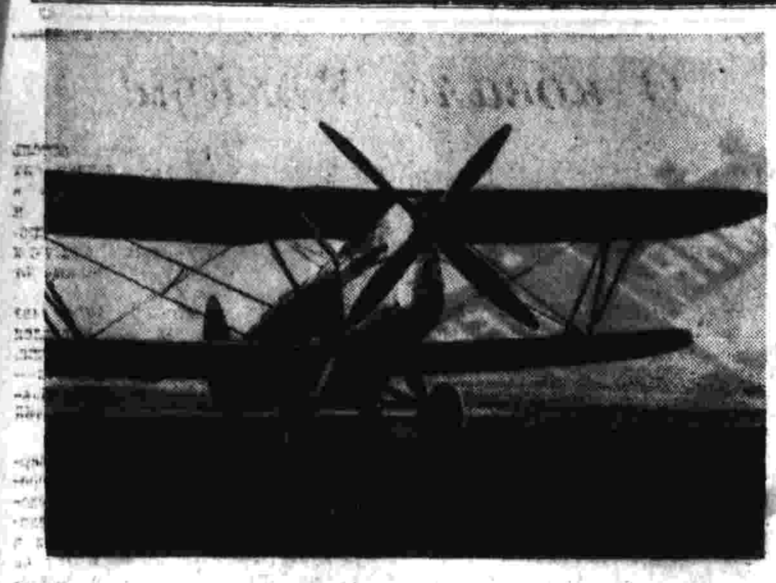
В старых повестях мы читаем восхищенные рассказы об удали бравых поручиков, которые, хватив для храбрости водки, взбирались на коне во второй этаж трактира. Эти кабацкие подвиги старой России выглядят достаточно убого, например, в нынешней Кабарде, там, где Бетал Калмыков в'ехал на коне на «Кругозор» Эльбруса да еще привел с собой тысячу спутников, всех в здравом уме и твердой памяти, веселых и жизнерадостных колхозных туристов.

О подвигах, о доблестях, о славе мечтают многие миллионы людей нашего молодого народа, полного сил и решимости, рвущегося проявить себя в неслыханных деяниях. Но нужно помнить: подвиги не измеряются ни сверх'естественностью, ни риском, прибавленным без нужды. Тысяча безаварийных полетов стóят громкого рекордного рейда. Безупречный командир, сберегший в удачной операции людей и машины, равен отважному одиночке, прыгнувшему с небес в тыл противника.

Восьмерка всесоюзных героев-летчиков — лишь первая шеренга тысяч воздушных рыцарей-большевиков, которым ничего на свете не страшно, но многое дорого. Каждый из них ежеминутно готов отдать свою жизнь родине, но каждый из них достаточно благоразумен, оберегая эту жизнь, как самое лучшее и самое последнее, что он может отдать. Именно это сочетание безумной отваги с величайшей выдержкой и осторожностью в отношении себя и других мы любим в наших летчиках, именно этого ждем от них.

Рисунок худ. **И. Тоидзе.**





Экспериментальный самолет с дизельным двигателем, построенный заводом «Авиахим».

Наша гражданская авиация

Гражданская авиация находится на самом высоком уровне в Америке. Она располагает *около 80.000 км воздушных линий* и более чем 500 самолетами; в течение года она перевозит более полумиллиона пассажиров, значительное количество грузов и стала одним из основных видов транспорта для перевозки почты. Во Франции и Германии за последнее время также заметно возрастание деятельности гражданской авиации.

Но наша советская авиация за эти годы не отставала от общего технического развития.

Мы располагаем сейчас внутри страны всем, что необходимо для массового выпуска самолетов и моторов. Удовлетворяя необходимые потребности обороны страны, мы имеем вместе с этим широкие возможности для развития гражданской авиации.

Начав свою практическую работу в 1923 году *на воздушных линиях общим протяжением в 1.666 км*, наша гражданская авиация в том же году перевезла при регулярных рейсах 611 человек, а вместе с эпизодическими рейсами около 3.000 человек и 23.291 килограмм груза. В том же 1923 г. гражданская авиация располагала всего 12 самолетами, приобретенными за границей.

В настоящее время гражданская авиация СССР работает на воздушных линиях общим протяжением свыше 70.000 км (с линиями местного значения). Перевезет она в этом году 111.000 пассажиров, 6.600 тонн почты и 5.000 тонн грузов. Общий налет на воздушных линиях в этом году достигнет свыше 10 млн тонно-километров.

Помимо транспортной авиации, на которой у нас работают сотни самолетов, гражданская авиация Советского Союза, как нигде в мире, успешно *применяется* в различных отраслях народного хозяйства. В этом году патрулирование и обследование лесов будут проведены на площади в 35 миллионов гектаров. В 1935 году авиация выполнит аэросев на площади в 120.000 гектаров. В этом же году авиация очистит от вредителей леса и поля общей площадью в 600.000 гектаров. Авиация ведет борьбу с малярией; в этом году она опыляет малярийные очаги на площади около 3 млн гектаров.

Авиация успешно действует в Арктике, на рыбных и зверобойных промыслах.

Дальний Восток с отдаленными от него районами поддерживает связь авиацией. Якутия благодаря авиации сейчас связана круглый год с центром Союза. В наших среднеазиатских республиках авиация стала не только средством связи, но и постоянным средством транспорта. В Средней Азии в течение этого года на самолетах будут перевезены десятки тысяч пассажиров, из них значительное количество рядовых колхозников.

Из центра Советского Союза—Москвы—*по различным направлениям ежедневно отправляется* 15—20 самолетов. Помимо внутренних линий воздушного сообщения, мы имеем несколько линий международных сообщений. Много лет действует регулярное воздушное сообщение между Москвой и Берлином, Ленинградом и Берлином, эксплоатируемое смешанным обществом «Дерулуфт». Много лет работает регулярная линия Ташкент — Кабул (столица Афганистана). Регулярно работает линия в столицу Монголии—Улан-Батор. В ближайшее время начнет работу линия Москва—Прага.

Особо следует сказать о советском дирижаблестроении. Только несколько лет назад мы взялись за это дело. Начав с *мягких дирижаблей малых кубатур*, мы в настоящее время построили уже 2 полужестких дирижабля средних кубатур. Эти дирижабли уже сделали первые длительные полеты, и 18 августа они полетят над Москвой.

Бурное развитие гражданского воздушного флота происходит у нас на основе громадных технических достижений, которые имеет страна, и тех материальных средств, которые партия и правительство вкладывают в авиацию.

Страна дает авиации лучших людей. В ее ряды идет преданная народу, жизнерадостная, героическая молодежь. Эпопея спасения челюскинцев отважными летчиками показала, что мы располагаем летным составом, способным на самые героические подвиги, на самопожертвование, на великие дела. Большое количество авиационных рекордов, поставленных советскими летчиками, воздухоплавателями, парашютистами,—результат воспитания замечательных кадров. Если несколько лет назад у нас были единицы летчиков, которые имели высшие классы, то сейчас у нас сотни летчиков, получивших высший класс летной подготовки.

Конечно, нами еще далеко не все сделано. Гражданскому воздушному флоту предстоит преодолеть немало крупных недостатков. Мы их устраним! Центральный Комитет партии и товарищ Сталин — великий и мудрый творец советской авиации, наше *правительство создают воздушный* флот, который растет и крепнет вместе с мощью всей советской страны.

И. ТКАЧЕВ.
Начальник гражданской авиации СССР

БОРЬБА ЗА СКОРОСТЬ, ВЫСОТНОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ

Военное, *культурное и экономическое* значение авиации общеизвестно. Наш народный комиссар обороны тов. Ворошилов так определяет значение авиации в деле обороны: «Кто силен в воздухе, тот вообще силен». За рубежом считают аксиомой, что «господство в воздухе равносильно *мировому господству*».

За последние годы авиационная техника и авиационная промышленность за рубежом добились больших успехов.

Можно без преувеличения сказать, что военные и гражданские самолеты, в том числе тяжелые, в среднем удвоили свою скорость за последние 3—4 года. Скорость лучших истребителей за рубежом возросла с 250—300 километров в час и собирается возрасти в ближайшее время до *500—600 километров в час.* Одномоторные двухместные самолеты (разведчики, легкие бомбардировщики, почтовые и другие) за этот же период повысили свои скорости со 180—200 километров до 320—350 км в час с перспективой дойти до 400—450 км в час.

Так называемые *средние двухмоторные* скоростные бомбардировщики за последние два года повысили свою горизонтальную скорость со 180—200 до 350—380 километров в час, при чем уже проектируются новые бомбардировщики со скоростью до 440 километров в час. Не отстают и тяжелые самолеты, скорость которых возросла со 150—170 километров до 320—330 километров в час; их скорость в ближайшее время возрастет до *400 и выше километров в час!*

С увеличением скорости удвоился радиус действия самолетов, а при равных радиусах удвоилась их бомбовая нагрузка. Нормой боевой нагрузки для новых двухмоторных скоростных бомбардировщиков можно считать около одной тонны бомб при дальности полета в *1.200—1.500* километров, а для тяжелых самолетов—2 тонны на дальность полета около 3.000 километров.

В погоне за скоростями и уменьшением поражаемости самолетов с земли огнем зенитной артиллерии повысилась высота *боевого применения самолетов.* Эта высота поднялась с 3.000—5.000 метров до 5.000—7.000 метров, ближайшая перспектива — 7.000—10.000 метров.

Резкое повышение боевых качеств самолетов достигнуто при одновременном увеличении живучести материальной части, или, как *принято выражаться*, надежности и безотказности полета.

Современный, введенный на вооружение и снабжение мотор за рубежом считается, как правило, ненадежным или маловадежным, если он не работает до первой переборки и просмотра 300 часов, а лучшие *моторы* — менее 500 часов. Общая продолжительность срока службы мотора увеличилась с 1.000—1.500 до 3.000 и даже 4.000 часов.

Большая скорость, большая дальность, большая высота и, особенно, грузопод'емность требуют высококачественных материалов с большим запасом прочности. И только благодаря параллельным успехам, с одной стороны, аэродинамики и авиационной техники, с другой стороны, материаловедения достигнуты за рубежом указанные успехи в скорости, дальности, высоте и полезной нагрузке самолетов.

Немало усилий за рубежом тратится на создание так называемых производственных мощностей авиационной промышленности на случай войны. Обусловливается это тем, что убыль самолетов и моторов во время войны в среднем, на основе опыта мировой войны, в год составляет около 300—400 проц., то-есть за год войны 3—4 раза возобновляется самолетомоторный парк. Поэтому каждая страна, которая хочет иметь не только в начале войны *большой воздушный флот, но и в последующем* сохранить за собой господство в воздухе, должна еще в мирное время создать мобилизационную, производственную мощность, соответствующую планам и задачам войны. Только этим об'ясняется исключительное строительство за рубежом все новых и *новых авиационных заводов: самолетных*, моторных, вооружения, оборудования, подсобных и смежных. В капиталистических странах делается все возможное, чтобы еще в мирное время подготовить целый ряд заводов, работающих на гражданские нужды, к производству самолетов и моторов *на случай войны.* К числу таких заводов, в первую очередь, относятся автомобильные и тракторные заводы, заводы сельскохозяйственных машин и т. д. Еще в мирное время такие заводы выпускают небольшие серии новых самолетов и моторов, а главным образом, ведут капитальный ремонт. И надо прямо сказать: за рубежом и в этой области за последние годы достигнуты значительные успехи.

Чтобы поддерживать существование новых заводов и обеспечить превосходство в воздухе с первых же дней войны, почти все капиталистические страны в мирное время сильно увеличивают свои военно-воздушные силы и развивают гражданскую авиацию. Так, в Англии выброшен лозунг — удвоить и еще раз удвоить в ближайшие *2—3 года воздушные силы.* В США создается воздушная армия с резким увеличением численности боевых самолетов. Усилия Германии в области создания военной авиации общеизвестны. Франция и Италия также значительно увеличивают свои воздушные силы в мирное время.

Заслуживает особого внимания быстрый переход промышленности с производства одних типов — устаревших самолетов—на новые, более современные типы самолетов, моторов, вооружения и оборудования авиации.

Сейчас, в мирное время, идет бешеная конкуренция между конструкторскими и научно-исследовательскими силами, между организаторами и руководителями авиационной промышленности, между правительствами всех капиталистических стран на первенство авиационной техники. Идет борьба упорная и в высшей степени интенсивная и напряженная за превосходство в воздухе.

Наша страна, составляющая одну шестую часть земного шара, имеющая громадные *морские и сухопутные границы, подлежащие* обороне в воздухе, должна все это учитывать и делать для себя из всего этого конкретные, практические выводы.

Нам надо резко повысить боевые качества наших самолетов, в первую очередь скорости и затем дальности, высоты полета, и увеличить *полезную нагрузку* самолетов.

Нам надо повысить надежность и безотказность действия нашей материальной части в полете. Отсюда мы ставим задачу—полностью изжить вынужденные посадки и связанные с ними аварии и катастрофы из-за конструктивных и производственных дефектов.

Нам надо увеличить мобилизационные производственные мощности нашей авиационной промышленности для полного покрытия потребности в обороне нашей страны.

Нам надо подготовить еще в мирное время все заводы к быстрому переходу на серийное производство с одних типов самолетов на другие, с устаревших на более современные типы самолетов, моторов, вооружения и оборудования.

Под руководством нашей партии и нашего правительства, под личным, конкретным руководством товарища Сталина мы создали мощную авиационную промышленность, мы создали и другие отрасли, снабжающие нашу авиационную *промышленность* сырьем и полуфабрикатами. Мы должны продолжать работать не покладая рук для дальнейшего развития достигнутых успехов. Наша авиация должна быть самой передовой по всем типам самолетов по боевым качествам, по надежно*сти.* Мы располагаем такой научно-технической и производственной базой и такими научно-техническими силами, которые это могут нам обеспечить и, несомненно, обеспечат.

Я. АЛКСНИС.
Начальник воздушных сил РККА.

ГОД РЕКОРДОВ

РЕКОРД ДАЛЬНОСТИ

Сентябрь 1934 года. Летчик М. М. Громов, летчик-инженер А. И. Филин и летчик-штурман И. Т. Спирин установили мировой рекорд дальности беспосадочного полета по кривой на самолете «РД». Они пробыли в воздухе 75 часов, покрыв за это время 12.411 километров.

Экипаж самолета «РД» был награжден орденом Ленина. Командиру экипажа М. Громову присвоено звание Героя Советского Союза.



Герой Советского Союза М. Громов.

САМОЛЕТЫ В АРКТИКЕ

Зима 1934—1935 года ознаменовалась большими арктическими перелетами. Их было больше 10. Все закончены благополучно.

С особенным интересом страна следила за выдающимися перелетами Героев Советского Союза тт. Молокова и Водопьянова.

Тов. Молоков совершил перелет Москва—остров Диксон через Свердловск, Новосибирск, Красноярск, Игарку и Дудинку. М. Водопьянов и М. Линдель вылетели на двух самолетах из Москвы на мыс Шмидта, покрыв расстояние в 13.500 километров *в крайне трудных метеорологических условиях.* Летчик В. Л. Галышев проложил путь Москва—бухта Тикси через Якутск. Молодой полярный пилот тов. Махоткин совершил перелет Москва—Диксон. Летчик гражданской авиации тов. Мазурук, вылетевший 6 мая из Москвы, через 6 дней достиг Сахалина. Летчик Бруно Фарих совершил перелет Москва—остров Вайгач—Москва.

После непродолжительного отдыха в Москве Герой Советского Союза тов. Молоков отправился в Красноярск, откуда стартовал на Север через Якутск на Чукотку. Успешно проделав этот труднейший рейс, Молоков вылетел на остров Врангеля, куда благополучно прибыл на-днях.

РЕКОРДЫ ПАРАШЮТИСТОВ

4 марта мастер парашютного спорта тов. Кайтанов прыгнул без кислородного прибора с высоты 6.800 метров.

8 июня мастер парашютного спорта летчик Козуля совершил прыжок с высоты 7.445 метров. Через 15 дней летчик Аминтаев прыгнул с высоты 7.612 метров.

Большой интерес вызвал прыжок парашютиста Харахонова, который прыгнул в ночное время с самолета, находящегося в «штопоре».

В начале лета впервые были осуществлены прыжки с парашютом из корзины свободно летящего аэростата. Эти прыжки совершили парашютисты-аэронавты тт. Полосухин и Щукин.

31 марта жена командира Красной Армии Вера Федорова установила мировой рекорд высотного прыжка без кислородного прибора для женщин. Она прыгнула с высоты 6.356,6 метра.

Но этот рекорд держался очень недолго—меньше 3 месяцев. 17 июня 6 московских парашютисток—Надя Бабушкина, Марина Барцева, Сима Блохина, Ольга Яковлева, Муза Малиновская и Шура Николаева совершили групповой прыжок без кислородного прибора с еще большей высоты. Они оторвались от самолета на высоте 7.035 метров. «Потолок» высотного прыжка был поднят советскими парашютистками еще почти на 700 метров.

Однако уже через несколько дней студентка *Ленинградского института физкультуры*, комсомолка Тамара Куталова побивает и этот рекорд. 30 июня 1935 года она прыгнула без кислородного прибора с высоты 7.750 метров.

Казалось, что достижение Тамары Куталовой уже никому не удастся перекрыть. Но прошел лишь месяц, и две московских парашютистки Галина Пясецкая и Анна Шишмарева установили мировой рекорд высотного прыжка без кислородного прибора уже не только для женщин, но и для мужчин. Они прыгнули с высоты 7.923 метра. Этот рекорд до нынешнего дня остается непревзойденным.

ЗАВОЕВАТЕЛИ СТРАТОСФЕРЫ

16 июня пилоты тт. Зилле и Прилуцкий *совершили полет на сферическом* аэростате об'емом 2.200 кубических метров до высоты 8,5 километра, а через два дня снова стартовали на том же аэростате, поставив своей целью произвести ряд научных наблюдений на еще большей высоте. Аэростат поднялся на высоту 10.500 метров — в субстратосферу.

Утром 25 июня тт. Зилле, Прилуцкий и проф. Вериго поднялись на стратостате «СССР-1-бис» и вскоре достигли высоты 16.000 метров, сделав в полете ряд ценных научных наблюдений. За успешное выполнение задания, за спокойствие и отвагу, проявленные при спуске в трудных условиях, экипаж стратостата награжден орденом Ленина.

Мировой рекорд продолжительности полета на сферическом аэростате об'емом в 1.600 кубометров установили советские воздухоплаватели тт. Романов и Бабыкин. 31 июля, в 19 часов 50 мин., они поднялись *с летного поля под Москвой* и совершили посадку 3 августа, в 3 часа 55 мин., возле города Канаша, пробыв в воздухе 56 часов 05 мин., т. е. на 5 часов 05 мин. дольше, чем американец Сеттль, которому до этого принадлежал мировой рекорд продолжительности полета на сферическом аэростате.

СОВЕТСКИЕ ДИРИЖАБЛИ

Дирижаблестроение — молодая, но растущая область советской авиации. За год в дирижаблестроении достигнуты новые успехи. Выпущен большой полужесткий дирижабль «СССР-В-6», об'емом около 20 тысяч кубометров. Новый воздушный корабль успешно совершил несколько полетов: Москва—Смоленск—Брянск — Москва, Москва—Архангельск—Москва, большой испытательный полет на продолжительность пребывания в воздухе без посадки и другие. Проходят испытания второго нового большого дирижабля — «СССР-В-7».

РЕКОРД ЕВСЕЕВА

За 8 дней до праздника авиации — 10 августа — летчик-испытатель Виктор Евсеев установил всесоюзный рекорд высотного полета на самолете. На одноместной машине тов. Евсеев, снабженный кислородным прибором своей конструкции, достиг высоты 11.080 метров и пробыл на этой высоте полтора часа, летая в разных направлениях.

АЭРОКЛУБНЫЙ ПЕРЕЛЕТ

6 киевских динамовцев — тт. Письменный, Воронтук и Семенов, изучившие летное дело без отрыва от своей работы, вместе с авиотехниками тт. Сивашем, Кузнецовым и Красота завершают ко дню авиации крупнейший спортивный перелет Киев — Памир—Москва—Киев, протяжением свыше 9 тыс. километров. Без единой аварии, без единой вынужденной посадки динамовцы прошли в крайне трудных условиях большой и сложный путь, доказав свою летную зрелость.

ОЦЕНКА ИНОСТРАНЦЕВ

Французские газеты, после посещения 15 мая французским министром иностранных дел Пьером Лавалем Монинского аэродрома, *отмечали исключительную дисциплинированность* и слаженность действий советских авиационных частей.

«С военной точки зрения можно восхищаться советской авиацией без всяких оговорок, — писала газета «Пти журналь».—Летчики превосходно обучены, и сверхсовременные машины находятся в превосходном состоянии. В целом это представляет бесспорно мощную боевую силу, превосходно тренированную и воодушевленную наилучшим духом».

«Удивительная тренировка летчиков бросается в глаза даже не специалисту», — подчеркивала газета «*Эко де Пари*».

Газета «Пти паризьен» указывала:

«Можно сказать с уверенностью, что с технической точки зрения советская авиация не уступает нашей, с той разницей, что советская авиация значительно многочисленнее нашей. Что касается летчиков, то это — *молодые* люди, которые не боятся ничего и которые готовы пренебречь какой угодно опасностью. Дисциплина царит здесь повсюду — как среди бойцов Красной Армии, так и среди рабочих».



Тов. Зилле на гондоле стратостата «СССР-1-бис» после приземления

УСПЕХИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Успехи нашей авиации радуют всю страну и вызывают у нас заслуженную гордость. Эти успехи опираются на могущественную индустрию нашей родины, ибо *без технически передовой металлургии*, электропромышленности, точной индустрии не могло бы быть и речи о создании сильной авиации. Поэтому день авиации есть праздник не только авиаторов, но и всей тяжелой промышленности, вдохновляемой товарищем Сталиным и руководимой нашим наркомом тов. Серго Орджоникидзе.

Авиационная промышленность наша безостановочно движется вперед. И если *оглянуть прошедший год—от одного к другому* дню авиации, — то это движение будет весьма заметно.

Скорость полета. За последний год резко повышена скорость всех типов наших самолетов. Это достигнуто упорной работой конструкторов над улучшением аэродина*мики самолета, над устранением всех* выступающих его частей, улучшением обтекаемости (зализывание) и т. д. Например, конструкторам удалось спроектировать и построить на старом моторе «М-11» новые самолеты, которые благодаря улучшению аэродинамики и качеству отделки получили *скорости* почти вдвое большие, чем на старом самолете с этим мотором.

Было бы наивным думать, что в отношении скоростей нами все сделано. Следует помнить, что в истории авиации скорости рекордных самолетов всегда в течение 2—3 лет делались скоростями серийных самолетов. А ведь рекордные скорости американских самолетов сейчас уже превысили 700 километров в час!

В прошлом году перед самолетостроите*лями ставилась задача: создать самолеты с* убирающимися шасси. Теперь мы имеем уже целый ряд самолетов различных размеров и типов с надежно работающими, убирающимися в полете шасси. 1 мая 1935 года трудящиеся Москвы видели много подобных самолетов над Красной *площадью*. А уборка шасси дает громадный выигрыш в скоростях.

Дальность полета. По дальности полета истекший год принес нам крупную победу. Мировой рекорд на продолжительность полета, установленный Героем Советского Союза тов. М. Громовым, это под*тверждает.*

Высота полета. В повышении высотности полета у нас имеется также некоторое улучшение. Совсем недавно летчик тов. Евсеев поднялся на высоту одиннадцать с лишним тысяч метров. Но тут мировой рекорд принадлежит еще Франции и Италии, и делом чести нашей авиационной промышленности является в кратчайший срок завоевать мировое первенство на высотность полета. При этом мы должны не только высоко летать, но и летать с большой скоростью на высотах.

В последний год наши авиационные заводы значительно улучшили работу. Благодаря этому улучшено качество самолетов и моторов. Все же с отделкой самолета мы как следует не справляемся. Освоив клепку *впотай, мы улучшили поверхность крыльев* и всего самолета, но пока мы не научимся хорошо красить и полировать самолет, дело не может считаться доведенным до конца.

В первый день авиации тов. Ворошилов потребовал от работников авиационной промышленности культуры производства. Тов. Орджоникидзе повседневно на этом настаивает. И все же мы не можем сказать, что продукция наша уже достаточно культурна. В хороших самолетах, где решены труднейшие технические проблемы, есть «мелочи», до сих пор недоделанные. Это признак недостаточной культуры нашей.

Борьба за техническую культуру — не кампания. Она должна стать стилем авио*промышленности. И в этом отношении* движение «отличников», зародившееся на авиационном заводе им. Менжинского, должно сыграть решающую роль. Авиационная промышленность должна вся стать отличной промышленностью. Самолет и мотор должны быть отделаны со всей тщательностью, включая все так называемые «мелочи». Надо помнить, что **мелочей в авиации нет!**

В прошлом году мы писали в «Правде» о виденных нами во Франции тормозных колесах на истребителе «Девуатин-500». Тормозные колеса появляются уже на все *большем и большем числе наших самолетов* и не плохо работают. Совсем недавно нарком обороны тов. Ворошилов смотрел, как летчик, давая полный газ, стоит без колодок на одних тормозах и как он легко (лучше автомашины) разворачивает самолет с помощью тормозов на месте. Нарком обязал авиационную промышленность ставить на всех самолетах такого качества тормозные колеса.

Мы переходим к новым, более высоким *мощностям моторов.* Если 1½—2 года назад мы стремились создать мотор мощностью в 800—850 лош. сил, то сейчас мы уже говорим о цифре в 1.000—1.250 лош. сил. Чрезвычайно важной является работа, которую ведет в этом направлении завод им. Фрунзе над мотором нашей *советской конструкции. Мотор этот* имеет достаточные резервы для того, чтобы поднять его мощность в кратчайший срок. Но создание более мощных моторов ставит новые задачи и перед нашей металлургией. Металлургия получит от авиационной промышленности социалистический заказ на более высокие сорта стали, цветные металлы и разные сплавы. Дать мотору еще большие мощности, не увеличивая в основном его веса, можно только совместно с нашей металлургией.

Состояние авиационной промышленности, как и любой другой промышленности, в значительной мере определяется уровнем ее технической мысли и наличием кадров конструкторов, инженеров, квалифицированных рабочих. Наши успехи в значительной мере *являются* результатом развития конструкторской мысли и создания для нее производственной базы в нашей стране. Созданные на заводах конструкторские бюро вырастили новые молодые кадры конструкторов, подняли на более высокий технический уровень наши заводы и в целом всю промышленность.

Год назад, 18 августа, «Правда» писала: «Организационная перестройка конструкторских отделов и создание конструкторских бюро на заводах уже дает плодотворные результаты». Сейчас мы можем сказать больше. Эти результаты уже олицетворены *в новых типах самолетов*, технически значительно более совершенных, чем те, что мы имели раньше. Сейчас нам следует более четко организовать существующие конструкторские бюро и улучшить производственную базу (опытные цехи) для их опытной и экспериментальной работы.

Все новые и новые имена конструкторов, давших уже конкретные результаты, знает авиация. Это тт. Сухой, Архангельский, Болховитинов, Горбунов, Кочеригин, Дубровин, Яценко, Поликарпов, Таиров, Ильюшин, Петляков, Неман, Путилов, Никулин, Чаромский, Назаров, Яковлев и другие. Эти люди, правильное их использование обеспечит нам дальнейшие успехи и устранение тех недостатков, которые име*ются в нашем самолете и моторе.*

Мы требуем сейчас от конструктора самолета, чтобы он грамотно сказал смежным отраслям промышленности, что нужно от них для улучшения качеств самолета и повышения его надежности. До деталей продумать эти требования обязана в первую очередь сама авиационная промышленность, где, повторяем, не может быть мелочей.

Не ослабляя борьбы за овладение новыми скоростями, новыми высотами и дальностью полета, авиационная промышленность обязана сделать самолет более удобным в эксплоатации, еще более надежным и безотказным!

Наша родина празднует сегодня день авиации — день смотра достижений советской авиационной техники. Эта техника создана нами, ибо авиационной промышленностью конкретно руководил и руководит товарищ Сталин. Поэтому день авиации 18 августа 1935 года есть праздник новых побед нашей партии и вождя партии товарища Сталина.

С. МАРГОЛИН.
Зам. начальника Главного управления авиопромышленности.

Мужество

РАССКАЗ

Тяжелые корабли летели правее осеннего лёта птиц и, не сворачивая с пути, таяли на горизонте. От них, как дымки от паровоза, отставали парашютисты. С земли за воздушным десантом наблюдал Климентий Ефремович Ворошилов, рядом с ним гости: итальянский генерал Грациоли и свита.

Парашютисты бросались сериями и возникали под кораблями, как разрывы шрапнели. Прошло уже двадцать минут, а с неба без конца валились сотни бойцов.

Щурится нарком, пристально всматривается в маленькие черные фигурки, висящие на стропах.

Неожиданно один из кораблей вышел из строя. К нему обращены десятки биноклей. Видны странные эволюции корабля, виден на его хвосте белый шелковый купол, а под хвостом на стропах человек. Водитель корабля резкими переходами от набора высоты к планированию, видимо, пытался уйти от зацепившегося в хвост мертвой хваткой парашюта. Итти на аэродром нельзя, гибель парашютиста при посадке неминуема.

На командном пункте поняли бессилие летчика. Корабль шел по кругу, как в раздумье. Внимание всех привлек парашютист. Расстояние между ним и хвостом корабля с каждой минутой сокращалось. На земле раздались возгласы:

— Молодец! Правильно!

Всем казалось, что боец сможет снять парашют сам. Вот он уже совсем близко. Как хорошо, что и летчик понял замысел парашютиста, он уменьшает скорость набором высоты и тем ослабляет мощный воздушный поток у хвостового оперения. Но человек срывается вниз, и вновь маленькая черная фигурка беспомощно болтается на стропах.

Время идет, уже давно закончились прыжки, учение продолжалось на земле, и только один корабль покорно ожидал в воздухе исхода борьбы за освобождение плененного человека.

* * *

Командир авиобригады вызвал красноармейца Морозова.

— Товарищ Морозов, получен приказ доставить вас завтра к наркому.

Утром Ивана Морозова на самолете привезли к штабу главного руководства. Оставалось несколько мучительных минут до приема. Морозов никогда еще не видел в лицо наркома. Каков он? Сколько раз читал и думал о нем, мечтал о встрече, но только не о такой, как сегодня. «Опозорил экипаж... один, только один Иван Морозов из нескольких сот бойцов не смог опуститься на землю. Вот сейчас позовут». Инстинктивно оправил гимнастерку, проверил ладонью тщательно выбритую щеку и пальцем оттянул от шеи белый воротничок.

На языке прыгали слова рапорта. Вошел. Стиснул каблуки и волю.

— Товарищ народный комиссар...

— Так это вы Морозов?

— Так точно.

— Как же это так?

— Я не виноват, товарищ народный комиссар.

— Расскажите, как было.

Морозов рассказал все: как готовились к учению, изучали парашюты, старательно укладывали их, соревновались на лучший экипаж, знали, что будет нарком. И вот Морозов был в очереди, видел парашют на спине своего товарища, а тот замешкался:

— ...Я чуток раньше времени дернул за кольцо и повис.

— Скажите правду, Морозов, страшно было? — спрашивает нарком.

— Не до страху мне было, товарищ народный комиссар. Я вспомнил, что у меня запасный парашют, и хотел отцепиться от этого. Подтянулся на стропах, вспотел, никак не сняться. Кинулся шарить по карманам, ножа нет, перерезать нечем. А корабль и вправо, и влево, и вверх, и вниз,— это наш командир хочет меня сбросить. Зло берет и стыдно мне, сколько хлопот дал экипажу. Стал опять подтягиваться, пробовал зубами перегрызть стропы, ну где там — их двадцать четыре стропы. Время идет, корабль не снижается, знаю я, что на посадку им итти со мной нельзя. Вижу: бросают мне конец, связанные пояса, ухватился, кое-как к борту подтянули, а до крыла еще далеко. Не знаю, как они ухитрились перехватывать концы, мне за бортом не видно, но только через полчаса отцепили меня уже на крыле от парашюта и втянули в корабль.

— Так, — говорит нарком и берет за плечо Морозова.— А вот, когда свободно вздохнули на корабле, по совести скажите, за прошлое страшно стало? Ведь вас корабль восемьдесят километров тащил под хвостом.

— Нет, товарищ народный комиссар, стыдно!

— Почему?

— Ребята ругали.

— Как?

— Неудобно сказать...

Нарком смеется. «Отчего бы это?» — думает Морозов. Смеются и другие командиры. Нарком спрашивает о прошлой работе Морозова, о заводе, о настроении, и вдруг так неожиданно и просто обнял его и говорит:

— Скажите, Морозов, что вы хотите?

Вопрос застал его врасплох. Он шел сюда с одним только желанием доказать свою невиновность. Морозов молчит. Климентий Ефремович смотрит ему в глаза и ждет ответа.

— Вот ножичек бы...

— Что-о?

— Ножички не мешало бы брать всем парашютистам.

— Это дельно,— говорит нарком, обращаясь к порученцу. — Запишите. Ну, что вы еще хотите?

Еще? Нет, ни о какой награде Морозов, конечно, не думает, но он понимает уже, что его позвали сюда не для наказания.

— Я прошу зачесть мне этот прыжок.

— Как зачесть?

— Как и всем. А то мой командир говорит, что я на землю не попал, значит прыжка не было.

— А ведь и в самом деле, — говорит нарком, обращаясь к присутствовавшим на приеме,— пожалуй, командир прав. На землю не попали?

— Товарищ народный комиссар, — уже осмелев, говорит Морозов, — но ведь я же с корабля спрыгнул.

— Да-а. Это задача, — улыбается нарком. — Пусть разберут специалисты: они лучше знают — прыжок это или не прыжок. А летать вы хотите?

Что ответить красноармейцу Ивану Морозову на этот вопрос? Хочется крикнуть от радости, но... слишком много переживаний за эти два дня, еще подумают, что он невыдержанный боец, и поэтому скромно ответил:

— Хочу.

— Прикажите направить его в школу летчиков, — говорит нарком. — А теперь, товарищ Морозов, я думаю, что вы и ваши товарищи по экипажу не обидитесь на меня, если я вас всех за ваше мужество награжу? Не откажетесь? А?

Прием закончен. Климентий Ефремович провожает бойца и на прощание говорит:

— Приходите завтра. Будете со мной принимать парад войск.

Морозов отдал общее приветствие рукой под козырек, повернулся кругом и четким учебным шагом пошел домой. По дороге незаметно для себя перешел на бег, в ушах еще звенели марши, ноги лихо сбивали придорожные камни.

ВЛАДИМИР ТОЛСТОЙ.



Начальник N-ской авиочасти тов. Залевский (справа) и пилоты скоростных самолетов (слева направо): тт. Супрун, Евсеев и Кошкаки.

Фото Вдовенко.

Над горами и пустынями

Живет Людвиг Иоганнович Юрашек преимущественно в воздухе. Чай он пьет в Ташкенте, завтракает в Самарканде, обедает в Сталинабаде и ужинает снова в Ташкенте.

В 4 часа утра его будит сирена. В предрассветной зябкой мгле грузовик об'езжает квартиры работников аэропорта и летчиков. Вот и аэродром. Мощная машина «АНТ-9» набирает высоту, берет курс на юг. За фиолетовыми зубцами гор встает заря. Через 3 часа 30 минут самолет — в Сталинабаде.

Отдых, осмотр и проверка механизмов, и воздушный корабль пускается в обратный путь.

Ежедневно Юрашек «отрывает» полторы тысячи километров и не без основания называет себя в шутку воздушным «арбакешем» — аэроизвозчиком. От зари до зари он бороздит небеса по заоблачным дорогам.

— Долетаю до миллиона километров,— говорит летчик, — стану «миллионером», тогда отдохну.

До миллиона осталось не так уж много.

Нет такого места в Средней Азии, которого не знал бы Юрашек. Ему знакома каждая посадочная площадка, каждая, как он нежно называет, «голубушка», каждое ущелье, каждая воздушная тропинка. Он летал на всех авиотрассах среднеазиатских республик.

...В жару самолет болтает особенно сильно. При взлете надо «пробить подушку» — слой горячего воздуха на высоте до 1.500 метров. Выше — прохладно.

Полет над горами требует большого самообладания. Восходящие токи воздуха иной раз подбрасывают машину метров на 200 и могут тотчас же швырнуть самолет вниз со страшной силой.

И рассказывает летчик, как в ущелье Оби-Гарм ему пришлось кружить 3 часа, так как воздушные потоки с непреодолимой силой прижимали машину к смертоносным скалам.

Полет в горах — высокое искусство. Чтобы летать в среднеазиатских условиях, необходима большая сноровка, напряженная, усидчивая учеба.

Тов. Юрашек долго летал на труднейшей в мире трассе Сталинабад—Хорог на высоте свыше 4 тыс. метров. Малейшая непогода — и горы закрываются облаками. Того и гляди, зацепишься за скалу. Юрашек летал здесь по 3 раза на день — «как на трамвае».

Людвиг Иоганнович мог бы многое припомнить из своей богатой жизни. Но он не мастер рассказывать. И лишь с трудом удается узнать, что этот спокойный, выдержанный, веселый человек многократно подвергался смертельной опасности, а в 1932 году не по своей вине попал в катастрофу, во время которой самолет развалился в воздухе.

— Ноги поцарапал, — усмехается пилот.

Юрашек совершал необычайные рейсы. Он перебрасывал из Каспийского в Аральское море за 700 километров через Мугоджарскую степь икру и живую сельдь. Шли по компасу. И вдруг, примерно на середине пути, стрелка бешено закрутилась. Повидимому, натолкнулись на мощную магнитную аномалию. Летчик вынужден был вести машину буквально ощупью...

В пустыне Кара-Кум при вынужденной посадке просидел он 4 дня. Пил воду из радиатора.

Людвиг Иоганнович летает на «отлично», без аварий. Он чрезвычайно строг к себе и ценит дисциплину выше всего, дисциплину суровую, не знающую никаких послаблений.

И Юрашек, где бы он ни был, учит молодежь бережному отношению с самолетом и дисциплине. Инструктором летной школы в Севастополе он подготовил немало пилотов для РККА.

В Харькове в свободное от рейсов время он летал с молодежью на учебных машинах. В Ташкенте, будучи старшим летчиком, он также готовил молодых пилотов. Тов. Юрашек за последние полтора года обучил летному делу 5 своих бортмехаников. Один из них сейчас командир четырехмоторного корабля.

На товарища Юрашека как на одного из опытнейших летчиков возложено почетное и трудное задание — участвовать в звездном перелете ко дню авиации. 17-го утром нужно вылететь из Ташкента, а к 12 часам 18 августа быть в Москве на авиационном параде.

Таковы нынешние «будни» летчика Юрашека. Но у него не менее героическое прошлое. Он был летчиком Первой Конной. Участвовал в операциях на польском фронте. Бомбил как-то артиллерийский склад во Львове и устроил там «веселую палундру».

Вместе с Конной армией тов. Юрашек бил Врангеля. Уже перейдя в Гражданский воздушный флот, он участвовал в операциях против басмачей Джунаид-хана. Во время операций против Ибрагим-бека ходил он на труднейшие разведки в Таджикских горах. На переброске раненых не раз делал посадку самолета прямо на пашню.

С. ШЕВЕРДИН.

Ташкент.

О ковале Миките

СКАЗКА

Авторизованный перевод с украинского

Не рано и не поздно, при царе Иване Грозном, при пане гетмане, при старшинах усатых и сечевиках чубатых, жил-был коваль Микита, рваная свита.

Занесло однажды коваля Микиту ветрами-суховеями в казацкий город Чигирин. На Запорожскую Сечь пробирался, да присох в Чигирине, здесь на работе остался. Вырыл себе под горою землянку, смастерил скамью—она ему и стол, и кровать. Не умел коваль Микита унывать. Рядом во второй землянке кузницу устроил. Кует да песни поет, а на Чигиринской горе высокой — казацкий пороховой погреб и сторожевая башня. Вылезешь на башню и в солнечное утро посмотришь вокруг: открывается ширь — ни конца ей, ни края.

«Эх, жизнь наша куцая, как заячий хвост, бедняку везде и в праздники пост,— думает коваль Микита. — Вот бы взлезть на эту башню и посмотреть оттуда с высоты на землю. Так ли везде, как по хоженым местам, что богатый пан и в среду одевает новый жупан, а бедняк Микита целый год не вылазит из рваной свиты?»

Только бедному, да еще не-казаку, ходить на гору к башням было запрещено.

Подковывает коня полковнику коваль, а полковник рядом на камешке сидит, трубку курит, ус покручивает, шашкой острой играет, спрашивает коваля:

— Что ты все наверх смотришь?

— Да вот смотрю, кабы мне туда забраться, чтобы на жизнь посмотреть.

— Хорошо, — говорит полковник, — скорее подковывай коня, а потом я тебе разрешу взлезть на эту башню, посмотришь.

Согласился коваль, старается, кует, пот с него в три ручья льет.

— Так и так, — докладывает, — все сделал в аккурат. Пожалуйте плату и разрешение на башню полезть.

Полковник вместо награды приказал казакам коваля схватить и на площади на цепь посадить, до столба приковать.

— Это будет тебе, коваль, моя плата, дубиной на теле заплата. Я тебя выучу, какая есть правда на земле. Три дня тебе на площади прикованным стоять, и каждый будет тебя дубиной угощать.

Приковали коваля на площади к столбу— полковник первым примерил, по росту ли дубину казаки выбрали, и угостил коваля. У того под ребрами екнуло. Слезы из глаз покатились. Где на цепь слезы упали, цепь ржавчиной покрылась.

А только коваль, как из железа кованный, не стонет, не гнется, смерти не поддается. Думает: мне бы только до вечера дожить, а там попробуй, полковник, коваля свалить.

Ночью, когда искрами от наковальни звезды в небо прилетели, разорвал коваль ошейник и убежал.

Пошел искать правду, и чем дальше шел — больше убеждался: нет на земле другой правды, кроме одной — по всему свету бедным жизни нет, и все бедняки одной матери родные сыновья.

Панство везде волю забрало, бедных закабалило, оседлало и ездит на них, катается, до смерти издевается.

А что если оставить их, панов и подпанков злых? Что они будут делать, где одежду и хлеб возьмут, где ночью головы приложат? Есть одна добрая единая дорога—орлы ее протоптали в тучах и за тучами.

Глубокой темной ночью, когда и мыши устают от беготни и спать ложатся в своих норах, открывает коваль Микита сундук, окованный железом, вынимает оттуда крылья-самолеты и кует их до рассвета. Кует коваль Микита крылья стальные, чтобы не сломались, и чтобы были они такие тонкие, как паутина.

— Полечу, — думает коваль, — дорогу разведаю, как и куда, чтобы в дороге случайно не повстречалась новая беда. А потом соберу артель ковалей, научу их крылья ковать и в небе летать, и всем беднякам-крепостникам скуем крылья и убежим от панов.

Выбрал Микита ночь темную, хоть глаз выколи, надел крылья-самолеты, забрался на колокольню. Привязал крылья потуже. Один раз взмахнул ими, второй взмахнул — и полетел. Да все выше и выше, все дальше и дальше. Уже и земли под Микитой не видно. Сереет море Азовское.

Полетал Микита, дорогу разведал и вернулся домой. «Ну, — думает, — все хорошо». Но если бы знать, где упасть, подостлал бы соломку. Лез Микита на колокольню, а поп с дьяконом доход делили в алтаре. Услышали, что кто-то ходит по колокольне. Вышли на колокольню, взглянули и перепугались.

Дьякон с колокольни упал и пену изо рта пустил, а поп по лестнице скатился, у мертвого дьякона денежки выкрал и урядника известил.

— Так и так, — докладывает, — беспорядки в моем приходе, коваль Микита летает, мужиков-крепостников на бунт подбивает.

— Как смеет летать без нашего разрешения? — загремел урядник и царю рапорт рапортует:

«Так и так, ваше-вашество. Коваль Микита, рваная свита, на колокольню всходил, а оттуда упал и не убился. Что прикажешь с Микитой делать?»

Издает царь приказ: «Среди бела дня или темной ночи доставить коваля Микиту перед мои царские очи». Заковали Микиту в кандалы, в клетку посадили. Везут коваля к царю. Привезли его, видит Микита: сидит царь на троне, в золотой короне. В одной руке держит бич дубовый, в другой — березовый.

— А ты скажи, коваль,— спрашивает царь, — какое железо любишь ковать, — горячее или холодное?

— Горячее, ваше-вашество, — отвечает коваль и думает: «Вот добрый царь. Моей работой интересуется, не то, что казацкий полковник». А царь приказ стрельцам отдает — всыпать ковалю Миките, рваной свите, полсотни горячих плетей.

Всыпали Миките горячих, поставили снова перед царем на колени.

— А теперь, — говорит царь, — показывай крылья, только помни: полетишь — голову сниму, а не полетишь — велю забить до смерти. Я тебя научу, как летать и крепостных на бунт подымать.

Достал крылья коваль, привязал их, вышел на башню высокую. Идет по лестнице и думает:

— Башня высокая, полечу, куда глаза глядят. Лучше в море утону, чем сюда вернусь. У царя руки палача. Хоть так делай, хоть иначе, а они бедному жизнь скоротят. Что пан, что полковник, что царь да бояре—одним миром мазаны. Всех бы их петлей, да за шею!

Не проверил коваль Микита свои крылья-самолеты, не заметил, что когда его бичевали, царские слуги перья пообстригали. Вылез Микита на башню. Взмахнул крыльями раз, взмахнул и второй раз, полетел. Только в крыльях сила исчезла. Заплакал коваль Микита от ненависти большой. Где слезы упали, на три сажени земля выгорела.

Сел коваль на площадь перед царем и боярами. Снял крылья, согнул их, сломал, ногами растоптал и говорит царю:

— Не удалось мне людям бедным крылья поделать и от панского ярма их освободить. Да верую я, что другие будут уж счастливее меня.

Так погиб первый летчик Микита, рваная свита, коваль-молодец!

Тут и сказке конец. Да сказка новая стучится ко мне. Сказка о нашей свободной крылатой стране!

АНАТОЛИЙ ПАТЯК.

ВСЕВОЛОД ВИШНЕВСКИЙ

МОРСКИЕ ЛЕТЧИКИ

28 марта 1910 года на одном из озер Франции (озеро Берр) конструктором Анри Фабром был совершон первый в мировой истории под'ем гидросамолета с воды. И повелась морская авиация. Родоначальниками ее у нас были железные летчики Балтийского флота и Волжско-каспийской военной флотилии, которые сумели на «гробах» «М-9» и «М-20» «сшибаться» с первоклассной иностранной авиацией и обращать ее вспять.

Уже в могиле многие товарищи, клавшие начало нашей авиации. Они родили традиции бесстрашия, двигающие сейчас тысячами новых летчиков. И здесь прежде всего будет рассказано о доблестно павших балтийских летчиках тт. Техтеле и Бахвалове.

Они начали свой большевистский путь в 17-м году. На слабых машинах, получая вместо бензина скверный газолин, они несли службу более, чем два года. Они летали над Балтикой, бросая вызов английским «асам». Трагизм их последнего полета невыразим.

Товарищей отправлял в полет начальник воздушного дивизиона. Он был предателем. Он был одним из помощников Люндеквиста — юденичского агента, сидевшего в штабе нашей 7-й армии. Карл Техтель, коренной финн — «пунигардс» (красногвардеец), был замечательный парень. Его отправили бомбить тылы Юденича. Была пасмурная, холодная погода. Над Балтикой выл свежий вест. Карл посмотрел задание, взял с собой двухпудовые бомбы и поднялся вместе с механиком Бахваловым. Гидро с гулом понесся над берегом Финского залива, дошел до Гостилиц, где был один из штабов белых. Карл «разнес» и зажег строения, спокойно развернулся под огнем и тогда заметил, что два других летчика, тоже коммунары, шли бреющим полетом вдоль белых окопов. Карл вновь развернулся и фланкирующим огнем начал «высаживать» белую пехоту. Техтель погнал ее с холодным финским ожесточением. «Тогда мы все дрались жесточайше. Противник был уже за Лиговом, он уже видел окраины Петрограда».

Белые ринулись в деревню. Задирая зады, они лезли в погреба, в мокрые стога сена. Техтель бил прямо по черепам, по затылкам. В страшной ревущей струе винта он цедил свое ругательство: «Саттана». Штаб он разогнал и сжег, теперь целый полк метался под ним. Бахвалов выпускал уже последнюю ленту. В этот момент ружейная пуля пробила бензинопровод. Из него струился газолин. До моря не дотянуть. Хотя бы до своих окопов... Они чуть виднелись за деревней. Покачиваясь, самолет садился. Два вернувшихся в базу летчика донесли о результатах. Начальник дивизиона, сдержавшись, их выслушал. Потом кинулся сам в отряд истребителей, приказал взять 10-фунтовые бомбы и ринуться к месту, где, подбитые, упали летчики-коммунары. Моряки с восторгом смотрели вслед начальнику. Ребята не знали, на что способен такой предатель. Могучая героическая волна поднимала тогда поголовно всех живых красных. Обессиленный непрерывными боями с английской интервенционной эскадрой, бомбардируемый по 3 — 5 раз в день, обстреливаемый 15-дюймовыми орудиями монитора «Эребус», Балтийский флот, сжав зубы, кидался в новый контрудар. Люди появлялись умирать и падать на своих постах, люди поклялись нести 2 — 3 вахты, и все, что можно было еще «выделить»,—11.000 матросов с кораблей — было брошено на помощь Красной Армии.

Начальник дивизиона повел группу истребителей. Два «Ньюпора» ринулись к горевшим Гостилицам. Там группа сбросила бомбы. Эти бомбы были приготовлены предателем так, что они не разорвались. В одной из бомб было сообщение: «Летчик Техтель на самолете «М-20» сел в вашем расположении. Разыщите. Он и механик — оба коммунисты. Не щадить».

Карл был хорошей, боевой породы. Он, как зверь, попер через кустарник по болотам, и он пробился бы к своим, ударом кулака убрав какую-нибудь помеху. Но против него двинули облаву. Он шел уже вдоль линии белых окопов, нырял и извиваясь в кустарнике. И тут-то его схватили! Ни он, ни Бахвалов не сказали ни слова. Их стегали шомполами и плетьми. Тела товарищей стали похожи на гнилую печень. Потом, когда белые поняли, что с этими людьми ничего нельзя сделать, они выкололи ясные, зоркие соколиные глаза летчиков и убили пленных.

Сейчас могилы Техтеля и Бахвалова, бережно поднятых победоносными отрядами красных моряков и пехотинцев, в Ораниенбауме. А дело вели дальше и дальше живые, дьявольски упорные люди. На Волге бились летчики — «папа» Столярский, Молоков, Линден, Озеров, Волынский, Лапшин, механики Крючков, Побежимов... В дни, когда погибал Техтель, тяжело было и на Южном фронте. Волга перерезана. Дрогнувшие части отходят к Саратову, по тылам бродит Мамонтов. Но в Астрахани Киров! Но в Реввоенсовете Южного фронта Сталин! На низовья Волги сквозь белую армию, сквозь воздушную блокаду послан с оперативным приказом гидросамолет воздушного дивизиона тов. Столярского. Тьма. «Кто гребет?» — «Свои». — «Что пропуск?» — «Даешь Баку!». «Есть Баку!» Едва начало рассветать, над флотилией сделал три проверочно-прощальных круга отряд из трех гидросамолетов. Они должны пройти под огнем сквозь блокаду английских самолетов к Черному Яру, к Астрахани. Эти полеты так и не вошли в историю рекордов, но, право, они стоят многих рекордов.

За Сарептой, в голубом штиле, механик, по привычке оглядывавшийся, побледнел и предупреждающе заорал в ухо летчику: «Под хвостом истребитель!» Летчик дал большой угол и камнем полетел вниз. Истребитель пикирует и стреляет вдогонку. Пули с короткими смертельным треском бьют в плоскость, в лодку, в растяжки, в стойки, в раму. Механик открыл ответный огонь. Пули срезают тросы. Плоскости прямо рвутся. Чертя траекторию, пуля взрезает тонкую материю прямо, как бритва. Вот тут всякие «вопросы» решают хорошие нервы. Механик-большевик стрелял расчетливее офицера англичанина: он запустил свою свежую ленту тогда, когда противник менял ленту. На север пошло донесение: «Гидросамолет прибыл. Приказ доставлен. Исполнин».

К осени 20-го года все это племя подбиралось все дальше и дальше на юг, в Баку, Таганрог, Мариуполь, Николаев. Там еще надо было доделать кое-какие дела. И наконец, с разных сторон в отбитую и опустелую базу, в Севастополь, стянулись летные отряды. Загаженная, холодная, без стекол б. дача адмирала Чухнина. Рядом дубок, у которого 28 июля матрос 33-го флотского экипажа Яков Акимов убил адмирала Чухнина, зверски расправлявшегося с революционными матросами.

Жизнь была простая. Из ничего надо было создавать Красный флот. И из ничего надо было создавать авиацию. И у этой самой бывшей дачи адмирала Чухнина она и была создана. Теперь все знают имена Чухновского, Доронина, Ляпидевского, Леваневского и Молокова. Это и есть летчики-моряки севастопольской авиации. Старейший из них — Молоков, который из Балтики прошел насквозь всю Волгу до Баку и затем пришел в Севастополь. А с северо-запада, с Днепра и с Николаева приходили тогда Копелев и Базенков. Доронин и Леваневский — 2-го выпуска Севастопольской школы морлетов, Ляпидевский — 7-го выпуска. Это уже шло новое поколение. А за ними удесятеренными рядами идут теперь новые и новые. По старой памяти заглянешь в край бухты, где пока еще стоит бывшая дача Чухнина, а там круглосуточный звон и рев новых тяжелых самолетов. А кто на них? Те, которые в гражданскую войну были мальчишками. Я у одного,— он теперь тоже орденоносец, — все допытывался: «Ну, чорт возьми, да хоть что-нибудь ты помнишь про гражданскую войну?» Он думал-думал, потом говорит: «Нет. Чего-то, кто-то уходил, приходил,— не помню. А по романам кое-что знаю».

Вот об этом новом поколении, которое пришло, — далеко еще не «на смену» Столярскому и Молокову, ибо они еще не позволят себя сменить! — надо бы рассказать. Вот командир воздушного корабля Виктор Русаков. С Урала. Отец—красногвардеец, погиб. Дядя—бывший матрос с «Рюрика», политкаторжанин. По комсомольской разверстке в 1925 г. Русаков попал «на флота» И уже «во флотах» вбил себе в голову и своему начальству, что он должен быть в авиации. Сделали парня младшим авиотехником. Был, как говорит, удовлетворен полностью. Но оказалось не полностью: постепенно стал старшим техником, младшим инженером отряда, наконец — командиром большого воздушного корабля. В 1933 году получил квалификацию пилота. Летал в Астрахань, в Одессу, зимой спасал рыбаков, унесенных штормом на льдине, наводил на них спасательные суда, сбрасывал на лед хлеб. Операция, противоположная бомбометанию: надо сбросить так, чтобы не попасть в людей и не покалечить их.

Служба шла с равномерно повышающейся нагрузкой. Проверил человека случай. В ночном полете с крыла самолета сорвалась осветительная динамомашина. Весом в полпуда, она стала раскачиваться на проводниках. Проводники постепенно перетирались. Самолет шел в полной тьме. Когда проводники перетерлись бы, динамо скользнула бы по крылу в кормовой винт, и самолет сыграл бы с высоты 1.000 метров в ночное осеннее море. Русаков взял фонарь, вылез на ветру из гондолы на крыло, подполз на самый край крыла, оторвал еще не перетершиеся проводники, одной рукой вытащил динамо и пропоз обратно в гондолу. Корабль и его экипаж были спасены. Русаков получил орден Красной звезды.

Шемякин. Сын вологодской кухарки. Ребенком сапожничал. Декрет о бесплатном обучении позволил пойти в кооперативно-экономический техникум. И тихо, тихо в вологодской деревне сидел юный бухгалтер, белесоватый, невысокого роста. Появлялись какие-то мечтания... Кооперация, вологодское масло, отчеты. Как иногда складывается человеческая судьба! В тихую тогдашнюю вологодскую провинцию приехал орел: юный летчик из Ленинграда. Он потряс весь уезд. На комсомольский бал-маскарад он явился в костюме «самолет». Шевелил крыльями, вертел хвостом... Первый приз ему был обеспечен единогласно. Шемякин стал бредить авиацией. Пошел поступать. Его забраковали. Нашли какой-то катарральный процесс в правом ухе. Фельдшер сказал: «Не горюй, юноша, оборудуем». Он стал ему наливать в ухо перекись водорода. Она у него там шипела, и парень ждал исцеления. Комсомольцы собрали денег на дорогу. В Военно-теоретической школе летчиков в Ленинграде, именуемой в курсантском просторечии «терка», стали проверять ухо, засадили в него трубочку. Слезы были готовы брызнуть градом. Но тут вопрос чести, мечта жизни! Парень слёз не пустил, выдержал испытание. Получил обмундирование, заветные голубые петлицы, матрац с соломкой. (Английские матросы такой матрацик называют «ослиный завтрак» — слишком уж невелика порция соломки). И началась лётная служба сперва в армии, потом во флоте.

Сейчас за Шемякиным больше 1.000 налетанных часов без аварий. Поздоровел. В практике было много острых случаев. Шел на бомбометание, взял 12 бомб. Набрал 400 метров. Тут отказ мотора. Самолет над городом. Садиться с бомбами? Нужно было большое уменье и большой расчет, чтобы на одном моторе дотянуть до аэродрома.

Памятен Шемякину и один октябрьский полет. Шел ночью во мраке, выполняя боевое задание. По кораблю ходили буквально дождевые смерчи. Швыряло с 400 на 200 метров. Дождь выбивал штурману глаза. Но Шемякин решил боевое задание выполнить. На самолете погас свет. Шел по приборам. В глубоком вираже тело вдруг начало подсказывать, что самолет резко кренится вправо. А приборы показывают левый крен. Явление, известное в летной практике. Мучительная борьба — чему верить? Практика и теория требуют — верь приборам. Вывел самолет из левого крена. Во мраке мелькнул тусклый желтый огонь сквозь дождевую завесу. Не успел опомниться, как крыло самолета прочертило у самого фонаря Ай-Тодорского маяка. Дальше пошел в абсолютной тьме. Временами вой бокового ветра заглушал ритм мотора, и летчику казалось, что моторы стали. Тогда только счетчик оборотов доказывал, что моторы работают. 1.400 оборотов, но моторов не слышно — рев ветра с Яйлы заглушает все. «Боевое задание выполни». Ориентироваться было все труднее. Где-то вблизи горы. Иногда внизу тусклые и неопределенные огни. Вода заполняет кабину. Все мокро. Штурвал бьется и рвется в руках. Кожаное пальто взбухло и отяжелело. Свет, который бросает сбоку второй пилот, слепит глаза. Тогда Шемякин доверяет управление одной своей руке... И маленький, белесоватый, тихий вологодский бухгалтер, борясь со всеми стихиями, левой ведя корабль, правой рукой в ночном ревущем хаосе отрывает у себя из блок-нота клочок бумаги и наклеивает его на об'ектив фонаря, предлагая понять, что яркий свет надо заглушить бумажным абажуром. Второй пилот понял. Понимать здесь приучаются без слов, а иногда и без условных жестов.

Шемякин привел свой воздушный корабль в полном порядке, совершив посадку по всем правилам.

...Августовская ночь над Крымом. Тишина. Глухо вздыхает, как зверь, далекий входной буй.

Луна еще не взошла. В выси над Крымом гудят тяжелые корабли. С высоты 5.000 метров Крым виден весь. Вспыхивают маяки, в великом молчании лежит земля.

Севастополь.



Парашютист оторвался от самолета. На снимке: момент вытягивания парашюта.

100.000 километров на легком самолете

Из Москвы во все стороны расходятся маршруты полетов. Они тянутся на юг, на север, на восток, на запад. На востоке они *доходят до самого* Иркутска. Маршруты вычерчены через горные хребты, через таежные леса, через простор полей. Если сложить воедино все эти линии, получится *путь, равный ста тысячам* километров. Сто тысяч километров на легком самолете.

Свежий лак глубок, как озеро, в него можно смотреться. Никель и хром деталей *блестит ослепительно*. Протертые стекла задернуты шелковой шторой. Сиденья покрыты белыми чехлами. На полу разостланы коврики. Машина стоит на земле легко, как будто только касается ее.

Вид у машины нарядный, праздничный. Летчики шутят:

— Хоть на свадьбу лететь...

Действительно, машина не похожа на все другие. По сравнению с ними она кажется хрупкой и производит впечатление игрушечной. Но на этой «игрушке» налетано *сто тысяч* километров.

30-градусный мороз. Надо лететь в Донбасс. Ветер при таком морозе сечет кожу, как раскаленным прутом. Даже под маской, даже в теплых сапогах, даже в меховых рукавицах стынет тело. Я лечу без шлема — в фуражке, без очков, в обычной одежде. Руки и ноги, не связанные тяжелой одеждой, двигаются легко. В кабине тепло. Закрытая со всех сторон, она укрывает меня и пассажиров от холода.

Пермь—Свердловск. Мы летим в грозу. *Ослепительные вспышки молнии возникают* где-то совсем близко от самолета. Машину то поднимает вверх метров на 30—40, то стремительно бросает вниз. Мы летим над горами, над лесом. Болтанка может кончиться плохо. Но машина идет легко. Стоит только держать ручку и педали в нормальном положении, как машина сама выравнивается.

Из грозы мы попадаем в дождь. Потоки воды непрестанно хлещут. Куда ни повернешься, бесконечные струи воды. Начинает казаться, что мы не летим, а плывем. Но *ни одна капля не попадает к нам.* В кабине сухо. Нам не страшен дождь. И я с удовольствием думаю о конструкторе, сделавшем такую удобную машину.

За стеклами кабины можно свободно развернуть карту, не боясь, что ее вырвет ветер, можно спокойно делать записи, вести наблюдения. Не в порядке шутки могу сказать, что пассажиры чувствуют себя настолько спокойно, что сидевшая за моей спиной молодая пара, вполне освоившись, принялась целоваться.

Туман затянул небо. Нас не хотят выпускать *с Нижнеудинского аэродрома.* Но у нас есть свой график, и мы все-таки вылетаем. Мы пробиваем туман и летим над ним. Туман остался внизу, он лежит на земле ровным покровом, словно снег. Даже не верится, что это — туман. Мы настороженны: где-либо из тумана может вдруг вынырнуть хребет, вершина горы, и тогда... *По мы замечаем их во-время и на форсированном газе* легко одолеваем препятствия. Машина так послушна, что чувство тревоги уходит, появляется даже азарт в этих своеобразных прыжках.

Нелегкий маршрут выпал нам на участке Магнитогорск—Оренбург. Летим над Уральским хребтом. И здесь-то отказал мотор — *заело в карбюраторе.* Садиться негде: кругом горы и лес, изредка попадаются небольшие деревеньки. Единственная площадка — посевы ржи. Садиться в рожь, *значит опрокинуться. Я внутренне приготовился к этому.*

По этого не случилось. Машина коснулась земли сначала хвостом. Стабилизатор *запутался во ржи*, и машина даже не попросилась на нос. От удовольствия хотелось даже похлопать машину — молодец, не подвела.

Машина не подводила нас никогда. Мы летали на ней иногда по тысяче километров без посадки. Летали осенью, весной, зимой, в дождь и мороз, в снег и в туман, и *никогда не закрадывалось сомнение.*

Когда пролетаешь на машине сотню тысяч километров, проведешь в ней 800—900 часов, чуть не месяц, начинаешь чувствовать к ней подлинное уважение. «АИР-6» заслужил это уважение безоговорочно не только со стороны своих водителей, но и всей авиационной общественности.

После прошлогоднего перелета звена «АИР-6» по маршруту Москва—Иркутск—Москва «Правда» написала, что «АИР-6» *проложил дорогу легкой авиации в нашей* стране. И это верно. Сейчас мы имеем уже десятки различных конструкций легких самолетов.

Легкий самолет—не игрушка, это прочная, выносливая, удобная, дешевая необходимейшая для нас машина.

К. ГОТ-ГАРТ.

Секунда

Что можно совершить в течение секунды? Положите на ладонь секундомер. Видите, как быстро описывает круг секундная стрелка?

Василий Фатнев, летчик одной из украинских частей, которой командует орденоносец Бахрушин, ушел в полет на истребителе. В воздухе он проделывал сложные фигуры высшего пилотажа. Мотор работал безотказно. Самолет был послушен в опытных руках и плавно подымался вверх для исполнения «иммельмана».

И вот в «иммельмане», в те доли секунды, когда самолет переворачивался колесами вверх, воспламенился мотор. Пламя стало засасываться в кабину летчика. Летчику оставалось только одно — выброситься на парашюте. Секунда промедления стоила бы жизни...

Фатеев начал расстегивать борты.

Неуправляемая машина стала валиться на бок. Летчик заметил, что в таком положении самолета огонь из кабины уходит. В одно мгновение, забыв о своем намерении выпрыгнуть, летчик схватил рули. Он повел машину на посадку. Скользя с полуторатысячной высоты, Фатеев только у самой земли выпрямил самолет и посадил его. И как посадил! Точно рассчитав, он подвел машину прямо к пожарному посту на аэродроме.

— Скорей огнетушитель! — крикнул он.

Машина была спасена.

Т. ЛИЛЬИН.

ПАРАШЮТИСТКИ ГРУЗИИ

Парашютному спорту в Грузии всего два с половиной месяца. До июня 1935 года здесь не было ни одного парашютиста. И только недавно прибывший из Москвы инструктор парашютизма организовал курсы парашютистов без отрыва от производства. В распоряжении парашютной станции было всего-навсего два парашюта. Сейчас — 20 тренировочных, 20 вытяжных, 4 грузовых и три боевых парашюта, свой учебный самолет и легковая машина.

За короткий срок парашютный спорт получил в Грузии большое распространение. В Тифлисе состоялись два выпуска парашютистов. Ко дню авиации состоится третий выпуск. Первые два выпуска дали 54 инструкторов, которые сейчас ведут на предприятиях и в колхозах кружки парашютистов.

В числе парашютистов много девушек (четыре грузинки, одна осетинка). Особо отличались первые девушки парашютистки Грузии — осетинка Нина Пущина и грузинка Анна Цеклаури. Анна Цеклаури — комсомолка, работница швейной фабрики. Ей 17 лет. Энтузиастка парашютного спорта, она руководит на фабрике двумя кружками. 18 августа все 50 человек учащихся ее кружка совершат массовые прыжки с самолетов.

Комсомолке Нине Пущиной — 20 лет. Она работает техником строительства стадиона «Динамо». За два месяца учебы на парашютной станции она совершила три прыжка с самолета. Сейчас Пущина находится в селении Люксембург — готовит к прыжкам 30 колхозников-парашютистов.

А. ЛЕВИТ.

Тифлис.





Саид Мамедова, инструктор-парашютист бакинского аэроклуба.

Летчики-татары

Небольшой расшатанный стол, два дырявых стула в углу общей комнаты областного совета Осоавиахима — вот и все оборудование казанского аэроклуба два года назад.

За два года вырос казанский аэроклуб, центр авиационной агитации и пропаганды в Татарии.

Первого января 1935 года клуб торжественно праздновал первый выпуск рабочих-пилотов. Среди выпускников было пять татар, в том числе и одна девушка—первая летчица-татарка, Соня Яруллина. Сейчас при клубе 12 учебных групп, в которых обучается 64 человека. Тридцать из них заканчивают учебу 18 августа.

Широко развернул аэроклуб и подготовку планеристов. В Елабуге, Лаишеве, Бондюге и других районах Татарии работают десять планерных кружков. В Чистополе и Зеленом Доле—планерные станции.

Год назад в Татарии не было ни одного парашютиста, и для первого показательного прыжка в Казань был специально приглашен парашютист из Москвы. Сейчас в Татарии 140 парашютистов, 500 рабочих и колхозников обучаются этому спорту.

Татария не имела ни одного своего юного авиомоделиста и не могла послать представителя в Москву на первые четыре всесоюзных слета юных авиостроителей. Только на пятом слете, в 1934 году, впервые принимали участие авиомоделисты Татарии. «Новички» побили в Москве один из всесоюзных рекордов по буксировке фюзеляжных моделей. Сейчас в Татарии—1.200 юных авиомоделистов, 4 авиомодельных кабинета.

А. ОРЛЕАНСКИЙ.

Казань.

Наш Адам

Августовское солнце жарко целовало землю. Синее небо, яркое как шелк, было безоблачно. Зеленое поле аэродрома сверху казалось блюдом, а люди и машины, стоявшие в ожидании, — затейливыми узорами. Самолеты звеньями и в одиночку взмывались вверх и веселыми стаями носились по небу, то исчезая за ближайшим лесом, то появляясь вновь. Летчики, набирая высоту, планируя, маневрируя, проделывая «бочки», «штопоры», «виражи», знали, что за ними следит неослабно и зорко командир части Адам Иосифович Залевский. Зная это, летчики стремились блеснуть чистотой фигуры, ловкостью приема, блеском исполнения.

Адам Иосифович Залевский стоял, широко расставив ноги, и наблюдал. Когда летчики приземлялись, Залевский приседал, стараясь приметить момент прикосновения машины к земле и технику торможения. Чистая работа вызывала в нем восхищение, малейшая неудача переживалась им, как обида.

Равнодушие несвойственно темпераменту командира Залевского: он слишком любит свое дело, свой аэродром, свои машины и, главное, своих летчиков — замечательных ребят, которым он отец и даже больше того.

Адам Залевский проводит на аэродроме целые дни, испепеляемый солнцем, орошаемый дождями и иссушаемый ветром. Лицо его обветрилось и загорело. Первые морщины легли вокруг глаз лучистым полукружием, свидетельствуя о трудностях прожитой жизни и волнениях профессии. Замечательная улыбка, освещающая лицо и придающая ему теплоту и добродушие, соединилась у Адама Залевского с таким выражением глаз, какое не сулило ничего хорошего человеку, вызвавшему гнев командира.

Адам Залевский человек добродушный, но без простодушия. Теплота и ласковость у него соединяются с железным характером. Требовательность сочетается с большим знанием дела. Приказ подкрепляется показом.

Личность Адама Залевского, бывшего батрака и слесаря, а ныне командира-краснознаменца, бесстрашного пилота и тонкого знатока машины, окружена в части ореолом любви и уважения.

Его все называют:

— Наш Адам.

Все — от начальника политотдела до уборщицы в столовой.

Известный всему Союзу летчик пришел недавно к начальнику штаба части Маркову и взволнованно доложил:

— Товарищ начальник штаба! Меня сегодня Адам ругал, лучше бы мне сквозь землю провалиться. Лучше бы посадил он меня суток на десять «на губу». Не могу я выносить, когда меня Адам ругает.

Начальник штаба сочувственно улыбался. Он лучше других знал и тяжелую руку Адама Залевского и прелесть его обворожительной улыбки.

Начальник политотдела Архипов, делая одному из подчиненных разнос за какую-то провинность, говорил:

— Как вам не стыдно огорчать Адама?

Знаменитый летчик Супрун так охарактеризовал личность своего командира:

— У нас все хорошие командиры, но Адам Иосифович Залевский — лучший из лучших, право.

Летчики ценят в командире опытность. Залевский в качестве начальника летно-испытательной части сам облетывает все машины, поступающие на испытания в часть. Конструктора и инженеры с нетерпением ждут его приговора. Можно сказать, что последнее клеймо на машину ставит Адам Залевский.

Если Адам развел руками и сказал: «машина, знаете, того...», то лица конструкторов вытягиваются и тускнеют. Если Адам вылезает из машины улыбающийся и уж издали кричит что-нибудь неприлично-веселое, то значит все в порядке, и лица конструкторов расцветают улыбками.

Адам Иосифович Залевский справедливо считается одним из лучших командиров нашего воздушного флота, великим знатоком машин и людей, отличным воспитателем и тренировщиком летного состава, воспитавшим не одну сотню прекрасных пилотов. Часть Адама Залевского — это подлинная лаборатория нашего воздушного флота, где испытывается все, что поступает на снаряжение и вооружение советской авиации.

* * *

...Адам стоял на зеленом поле аэродрома, широкий и крепкий, как дерево, щурясь от нестерпимого солнца. Он улыбался, показывая на разнообразные машины, стоявшие рядами и готовые в любую минуту оторваться от земли.

Хозяйство у него было весьма «заки-точное».

— Мои лошадки, — говорил он, любовно посматривая на свое богатство, — хороши, а?

Свою военную службу Адам Залевский начал в царское время в кирасирском полку и с тех пор сохранил пристрастие к лошадям.

На аэродроме царило оживление. Присутствовала почти вся стая славных питомцев Адама Залевского — Евсеев, Супрун, Шевченко, Коккинаки. Вот только не было Прамана, да Степанчонок, находясь в отпуску, жарил где-то в Крыму свое мускулистое и крепкое тело.

Евсеев, готовясь к полету, посматривал вверх, словно соображая, как бы ему забраться повыше. Он отличается непреодолимым пристрастием к высотным полетам. Бесконечность неба издавна манила его.

Евсеев и Адам Залевский обмениваются понимающими взглядами. Они любят друг друга. Командир ценит в Евсееве беззаветную смелость, соединенную с трезвым расчетом, его заслуженную славу и его скромность, его честность и его преданность.

Неподалеку от Евсеева стоял его друг и однокашник — Супрун, молодой, всегда веселый, восторженный и непосредственный человек, отважный и ловкий летчик.

Шевченко, красивый и розовощекий молодой человек, покусывая травинку, выпрашивал у Адама разрешения полетать сверх расписания. Адам сурово хмурился и отвечал: «Нет, я сказал—нет». Коккинаки, тяжелый и коренастый, с обгоревшим докрасна лицом, расхаживал развалистой походкой сильного и уверенного в себе человека. В прошлом Коккинаки был грузчиком, и старая профессия еще угадывалась в размете его широких плеч.

...Стайками мчались истребители, зычным ревом сотрясали землю звенья штурмовиков, отважные пилоты вычерчивали в небе сложные фигуры. На аэродроме был большой день.

Как это случилось, сказать трудно. Когда Коккинаки отрывался от земли в едином звене с Супруном и Евсеевым, у него вдруг подломилась правая часть шасси. Евсеев, заметив это, сделал тревожный круг перед самолетом Коккинаки. Супрун, высунувшись из кабины, подал знак рукой. Все бывшие на аэродроме заволновались. Коккинаки — летчик большого бесстрашия и опытности, но как он выйдет из такой беды?

Залевский крикнул: «Санитарку сюда!» Самолет Коккинаки начал приземляться. У всех, самых бывалых и отважных, замерли сердца. Одноногая птица запрыгала по земле, треща и содрогаясь.

Из поломанной машины вылез спокойнейший Коккинаки.

И все сразу повеселели. Тяжесть отвалилась от сердец. Все начали подшучивать друг над другом по поводу пережитых волнений и беспокойств за жизнь первоклассного летчика и друга.

Через 20 минут в воздух снова, как ни в чем не бывало, поднялись три машины — Евсеева, Супруна и Коккинаки. Они набрали большую высоту и соединенно делали одну из сложнейших фигур — так называемый иммельман. Ведущим был самолет Коккинаки.

Адам Залевский смотрел на изящных птиц, высоко паривших в небе, и в груди его все еще теснилось пережитое волнение.

Ему самому приходилось много раз рисковать жизнью. Недаром всю гражданскую войну он провел на фронте. Недаром орден боевого Красного знамени, полученный за борьбу против басмачей, украшает его грудь.

Самолеты, ведомые опытной рукой Адама Залевского, летали над Ганлукушем и Европой. 3.000 часов учтенного налета имеет за своими плечами Адам Залевский. Много пришлось ему пережить и переволноваться. Но у этого большого и прекрасного человека беспокойство за жизнь товарища всегда больше, чем беспокойство за свою жизнь.

Командир летно-испытательной части Адам Залевский стоял внешне спокойный. Однако близкие друзья, помощники и соратники находили в его лице следы волнения. Они шептались друг с другом и говорили:

— Наш Адам переживает.

«Наш Адам»! Люди вкладывали в эти слова чувство подлинно сыновней любви.

Н. КРЭН.

ЦЕЛЬ ПАРАШЮТИСТА

Парашютный спорт в Советском Союзе за сравнительно короткий срок достиг величайшего размаха, неслыханного в других странах, стал подлинно массовым спортом. А когда мы начинали прыгать, это считалось чем-то необычайным.

Я был тогда летчиком-истребителем. В 1930 г. я написал начальнику своей школы рапорт с просьбой разрешить мне парашютный прыжок. Получил отказ. Тогда к парашюту относились недоверчиво, прыжок считали опасным трюкачеством, чуть ли не авантюрой. Первый прыжок мне удалось совершить только 10 мая 1932 года, через два года.

Это было на специальных сборах в Евпатории. Я прыгнул с «АНТ-9» с высоты 600 метров.

Почти с первых же дней я стал переходить от простых прыжков к более сложным, *разрешая определенную задачу* каждым новым прыжком. Вместе с тов. Евдокимовым я впервые занялся вопросами затяжного прыжка.

Еще в 1932 г. утверждали, что затяжной прыжок невозможен, так как пока человек будет падать, он может умереть от разрыва сердца или удушья.

И все же шестой прыжок я решил сделать затяжным и дал себе задание пролететь свободно 100—200 метров, не раскрывая парашюта. Отделившись от самолета и пролетев только 40—50 метров, я не выдержал и раскрыл парашют. За это я много ругал себя.

Седьмой прыжок я совершил в затрудненных условиях, при облачности, с 800 метров и *раскрыл парашют на расстоянии* 100—120 метров от земли. Тогда это было необычайным явлением. Теперь у меня примерно 110—120 затяжных прыжков.

Чего я добивался при разработке затяжного прыжка? Во-первых, нужно было выяснить, можно ли падать. Этот вопрос был *выяснен: поскольку я падал 600 метров*, значит, можно, вероятно, падать и тысячу и две тысячи метров. Затем нужно было выяснить, дышит ли человек во время падения. Этот вопрос я решил так. Я дал себе задание кричать в воздухе, а поскольку для крика надо набрать воздух, значит я дышу. Таким образом, и вопрос о правильности дыхания при падении был решен.

Когда отрываешься от самолета и падаешь, раздается свист в ушах, начинает тебя крутить. Вот мы и разрабатывали такой вопрос: что делать, чтобы не крутило? Произвели массу экспериментальных *работ в воздухе: что получается, если ногу* отставить, если руку вытянуть направо или налево. Одним словом, мы стремились выяснить, как надо управлять своим телом *во время падения*. На это потребовалось очень много экспериментальных прыжков.

После этого я работал над тем, как определить время, в течение которого я падаю, *как рассчитать, сколько* метров осталось до земли. Прыгал с секундомером, привязанным к ладони левой руки. Смотреть можно даже, когда крутит. Сознание *действует все время нормально*. Я, например, сознаю, что сейчас меня повернуло влево, сейчас меня повернуло вправо, и знаю, когда нужно выставить левую руку, *или левую ногу или повернуться* в другую сторону, и т. д. Можно управлять своим телом, можно создать более или менее ровный режим падения. Конечно, для этого *требуется большое самообладание*.

Другая моя крупная экспериментальная работа — это преодоление штопора. При штопоре человек падает на спину, лицом кверху, и его начинает крутить, как пропеллер. Когда человек *летит на спине, он* не видит земли. Кроме того, у него начинается прилив крови к голове, теряется сознание. Так вот мы занялись вопросом, *как вывести свое тело из рокового* штопора.

Мне приходилось попадать в штопор не раз. Я даже искусственно заставлял себя входить в штопор и выходить из него в течение 20—30 секунд. Такая предварительная тренировка дала мне возможность 9 июля 1933 года установить рекорд затяжного прыжка. Я падал 62 секунды, не раскрывая *парашюта*.

Это было в Гатчине. Я и Евдокимов полетели на старом самолете «Фарман-Голиаф». Раньше рекорд всегда устанавливал один человек, а мы *решили падать с* ним вдвоем. Набрали высоту — 3.570 метров. У меня на левой руке был секундомер. По сигналу я пошел вниз. Вслед за мной, *через некоторое время, пошел* Евдокимов. Я смотрел на секундомер. Пролетев 62 секунды, я раскрыл парашют.

Во время падения я видел, как Евдокимов вылетел, как он кувыркался, потом *потерял его из виду, надо было следить* за землей и за секундомером.

Евдокимов попал в штопор, вышел из него, попал второй раз, не вышел и раскрыл парашют раньше меня — примерно на 48-й секунде.

Кроме затяжного прыжка, я разрабатывал методику прыжка при фигурных полетах. Я первым в Советском Союзе прыгал *с боевого самолета в мертвой петле*. Это было 9 июня 1933 года.

Теперь у меня примерно 150 прыжков с разных фигур. Прыгал я и с виража, и со спирали, и с петли, и со штопора, и с пикирования — со всех решительно положений, которые может принимать в воздухе самолет. Прыгал я и в сильный ветер — 18 метров в секунду, прыгал и на лед, и на снег, и на воду, и на цементную площадку, в противоипритном костюме, прыгал с очень небольшой высоты — с 200 метров. Бывало, что *и парашют отказывался, и с самолетом* что-нибудь случалось, но самообладание помогало выходить из опасного положения, а накопленный опыт давал возможность *вести большую работу по обучению* других.

В общем я обучил парашютному делу больше 3 тысяч человек, в большинстве *рабочих*. Мои ученики пошли далеко вперед. Вот Федорова, например, установила замечательный рекорд. Многие мои ученики стали инструкторами и сейчас насчитывают по 100 прыжков каждый.

Когда мы начали работу, к парашютным прыжкам относились отрицательно, недоверчиво, даже насмешливо. Но личным примером мы завоевали парашютизму заслуженное место среди других видов спорта. Сейчас зато отбоя нет от желающих прыгать. В Москве 6 тысяч человек записаны в очередь на прыжки. В Ленинграде—*то же самое*. Мы не успеваем всех удовлетворить.

Успехи советского парашютизма высоки. Это показал слет парашютистов. Слет безусловно дал большой толчок росту культурности нашего парашютизма. Нужно еще много работать над точностью приземления, над точностью затяжки, над групповой точностью, над прыжками с группой меньшего рассеяния. Нужно не просто прыгать, а прыгать с точно осознанной целью, подготовлять себя для разрешения определенной технической задачи.

А для этого мало быть «прыгуном» — надо знать и метеорологию, и аэронавигацию, и топографию, надо научиться читать *карты крупных и мелких масштабов*. Парашютист должен изучать иностранные языки.

Мало быть парашютистом, надо быть летчиком-парашютистом, надо овладеть летным делом. Когда летчик и парашютист сливаются в одном лице,—это замечательное сочетание.

Лично для себя я намечаю сейчас разработку проблем высотного полета и высотных прыжков у нижней кромки стратосферы.

Перед парашютистами стоит теперь задача — подняться на более высокую, культурную ступень овладения техникой парашютного дела. Необходимо дать новые конструкции парашютов, лучшие по сравнению с нынешними. Нужно дать такие парашюты, чтобы можно было прыгать с 10—15 метров. Сейчас ниже чем со 100 метров мы прыгать не можем.

Массовость парашютного спорта должна сочетаться с крепкой дисциплиной. Не должно быть у нас ни одной аварии.

Я сам вывожу, сам выпускаю людей на прыжок, инструктирую, и у меня не было ни одного катастрофического случая. Это дает мне право сказать, что мы можем и должны сделать парашютный спорт без*аварийным*.

Парашютизм не терпит «лихачества» и трюкачества. В нашей молодежи надо воспитывать дух величайшей ответственности за целеустремленность и эффективность парашютизма—этого мощного фактора укрепления обороноспособности нашей страны.

Летчик К. КАЙТАНОВ,
мастер парашютного спорта.

День в аэроклубе

Предрассветный туман низко стелется по большому летному полю. Белесые волны подкатываются к палаткам. Свежеет. Часовому, что расхаживает по линейке, хочется стряхнуть сонливость. Утренняя прохлада пробирает его. Хорошо бы запеть:

«Нас утро встречает прохладой...»

Но часовому лагеря, будущему пилоту—токарю Уралмаша — петь не дозволено. И Галя Белоглазова берет винтовку наперевес и молча продолжает свое хождение взад и вперед.

На каланче три раза ударил колокол. Близился день. Официально отрапортовав дежурному, часовой частным образом, полушопотом добавил:

— А погода сегодня, товарищ командир, летная, честное слово...

Погоду жадно ждут все. 30 дней своего отпуска курсанты — молодежь свердловских заводов—проводят в летних лагерях аэроклуба. Оттого и так дорог каждый летный день.

Приведены в порядок и люди и палатки. На натертые докрасна тела натянуты теплые синие комбинезоны.

— На старт!

Отодвигаются жалюзи ангаров, в широкие двери осторожно выводятся на поле самолеты. На старт приходит Петров — начальник летной части и неизменный руководитель всех полетов. Дежурные стартеры и финишеры на местах. Один за другим взвиваются в еще темное небо самолеты. На каждом из них — курсанты, проделывающие предписанное упражнение.

В классах начинается наземная подготовка. Идет учеба в моторном кабинете, в мастерских. На площадке перед учебным зданием *странное сооружение*. По концам его — кабины летчиков. Зовут летчики это сооружение журавушкой. Это—приспособление для тренировки в приземлении. Благодаря ему и тщательной учебе аэроклуб выпускает учеников в самостоятельный полет уже после 50—60 полетов с инструктором.

В пять утра к воротам школы подходит голубой автобус. Это прибыли из города курсанты. Отработав смену на заводе, они приехали на занятия.

Чудесное поле аэродрома засеяно шелковистой травой. Посредине—большой, четко выделанный круг. Ни пыли, ни грязи. Этим полем восторгались и столичные летчики.

За последние годы вокруг аэродрома вырос городок. Аэроклуб строит 18-квартирный дом для командиров, ангары, гараж, мастерские. Командиры и инструктора аэроклуба не только учат, но и сами учатся. Начальник летной части Петров приспособил один самолет к ночным полетам и вывозит командиров. Почти все командиры теперь освоили ночные полеты.

Петров, старый военный летчик, создал высокую дисциплину в школе, ее отрядах, звеньях, группах. И дисциплиной этой школы можно восхищаться. Три года существует клуб, и за все это время не было ни одной аварии, ни одной катастрофы.

Слава о школе пилотов свердловского аэроклуба вышла за пределы *области*. Заявления о приеме в школу пишут: из Сургута, Остяко-Вогульского округа, из Балакова, Саратовского края, из Читы, Винницы, Луганска, Омска. Шестьсот писем!

И это лучшая аттестация школе пилотов свердловского аэроклуба им. Кабакова.

М. МОЦЕНОК.

Свердловск.

Вторичное предупреждение восточным районам

Перед началом уборки урожая на Востоке Центральный Комитет партии обратил внимание партийных и советских организаций Оренбургской, Челябинской, Омской областей, Казакстана и Западной Сибири на ошибки, допущенные южными районами в использовании комбайнов, борьбе с потерями, хлебосдаче. Тщательно изученный опыт Юга был целиком предоставлен в распоряжение восточных районов. Сейчас настало время проверить, как эти районы справляются с работой, какие выводы сделали они из предупреждения Центрального Комитета.

С уверенностью можно сказать, что восточные районы работают пока неудовлетворительно. Видно это и на том, как используются комбайны, и на том, как организованы скирдование и молотьба.

Не будем голословны.

Нередко можно встретить факты поистине варварского отношения к комбайнам. В Восточно-Казакстанской области бездействует свыше 100 машин. Десятки комбайнов еще не отремонтированы, десятки уже поломаны. Трудно назвать машинно-тракторную станцию, которая бы успешно выполняла план уборки комбайнами, зато легко указать на десятки МТС, где комбайны работают отвратительно. Например, 8 комбайнов Блюхеровской МТС за 15 дней убрали всего 103 гектара. В Урнекской МТС 7 комбайнов за тот же срок убрали всего 48 гектаров. Масса машин простаивает из-за того, что руководители ждут созревания хлебов именно на тех участках, которые по плану отведены для комбайнов, вместо того, чтобы убирать хлеб на других участках.

В Уланском районе, той же области, лобогрейками был скошен урожай с участков, предназначенных для комбайнов. Комбайны почти не начинали свою работу.

Спрашивается: долго ли намерены Восточноказакстанский обком и облисполком терпеть подобные безобразия? Когда же они примут меры к тому, чтобы комбайны работали с полной нагрузкой, и перестанут либерально относиться к работникам, нарушающим директивы июньского Пленума Центрального Комитета?

Наш омский корреспондент тоже сообщает о саботаже уборки комбайнами. В Омской области есть десятки МТС, дающие позорно низкую выработку на комбайн.

Плохо и со скирдованием. В Западной Сибири, например, в очень многих районах скирд почти не видно. Такие районы, как Каменский, Панкрушихинский, Кочковский, ведущие уборку уже более двух недель, к скирдованию не приступали. Повсюду можно слышать жалобы на нехватку рабочей силы, но трудно видеть, чтобы руководители приложили силы к организации труда колхозников.

Такое положение со скирдованием грозит большими потерями урожая. За последнее время в восточных районах прошло немало дождей. Осенняя погода может наступить неожиданно быстро. Нельзя утешаться тем, что успешно идет косовица. Хлеб, скошенный но лежащий в валках и копнах, нельзя считать убранным хлебом. Надо немедленно поднять по этому поводу тревогу и вести скирдование одновременно с косовицей и обмолотом. Восточные районы должны вспомнить печальный опыт прошлого года, когда плохая организация уборочных работ немало погубила хлеба.

Наконец, несколько слов о молотьбе. С каждым днем увеличивается разрыв между количеством скошенного и количеством обмолоченного хлеба. Молотьба до сих пор не организована, и многие руководители совершенно ошибочно считают, что это — второстепенная задача. Например, в Западной Сибири к 10 августа было обмолочено меньше четверти скошенного хлеба. Молотилки начинают работать на 10-й—12-й день после начала косовицы. Есть немало колхозов, где к молотьбе фактически не приступали. Отовсюду поступают сообщения о низкой производительности молотилок, расхлябанной работе на токах.

Вот факты, показывающие, что восточные районы неудовлетворительно ведут уборку. Очевидно, опытом Юга здесь пренебрегают. Надо вновь предупредить партийные и советские организации восточных районов об их исключительной ответственности за успех уборки и хлебосдачи, о необходимости быстро исправить недостатки.

КОМБАЙН И МОЛОТИЛКА НЕ В ПОЧЕТЕ

(ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ)

Ни печальные уроки прошлого года, ни опыт нынешней уборки на Юге ничему в сущности не научили руководителей многих районов Омской области.

Урожай хороший, погода стоит отличная, огромный машинный парк позволяет быстро убрать, обмолотить хлеб, в кратчайший срок выполнить план зернопоставок. Но десятки комбайнов не работают, молотилки простаивают, горы хлеба оседают на перевалочных пунктах, молотильных токах, в колхозных амбарах, и очень мало видно подвоз у элеваторов и хлебных складов. А солнечные дни уходят.

Несколько дней назад бюро Омского обкома вынесло решение о безобразном использовании комбайнов в Корниловской машинно-тракторной станции. Отведенные для уборки комбайнами участки густо заросли сорняками. Из 16 комбайнов к началу уборки были готовы лишь 9, но из них только 3 были заняты на уборке. Кадры комбайнеров оказались малоподготовленными, комбайны не охранялись, отдельные части машин расхищались. Вследствие плохой регулировки и чрезмерной засоренности полей потери в отдельных случаях достигали 40—50 процентов, что, естественно, дискредитировало комбайны.

Директор Корниловской машинно-тракторной станции Ячменев проявил преступную беспечность и стал на путь саботажа решений июньского Пленума ЦК. Постановлением обкома Ячменев снят с работы и исключен из партии. Но ведь Ячменев не единственный в Омске саботажник уборки комбайнами. Факты, обнаруженные в Корниловской машинно-тракторной станции, характерны для многих МТС области. Вот Гольшмановский район, здесь 16 комбайнов, но ни один из них не вырабатывает правительственной нормы. 4—5 гектаров, убранных в день, считаются неплохим показателем для работы комбайнов.

К 10 августа в области скошено 354 тысячи гектаров колосовых культур, или 18 проц. плана, а убрано комбайнами в машинно-тракторных станциях 13.5 проц. плана, в совхозах и того меньше — только 5,2 проц. плана. Вывод ясен — комбайны в Омской области используются плохо.

И не только комбайны. Не лучше работают молотилки. Трудно найти такой колхоз, где бы молотьбу начинали на третий — пятый день после начала косовицы, как того требовал ЦК ВКП(б). Очень часто сложная молотилка «МК-1.100» намолачивает не свыше 15—20 центнеров в день. Помимо машиниста, на молотилке командуют колхозные бригадиры, кое-где появились новоявленные «начальники обмолота» или «звеньеводы по обмолоту».

Только пятая часть скошенного хлеба обмолочена, но и этот хлеб не всегда вывозится на ссыпные пункты. В Омской области перевалочные пункты можно встретить не только в совхозах, но и в колхозах. Часто этому невольно способствуют сами работники Заготзерна. Дело в том, что за последнее время многие элеваторы отказываются принимать у колхозов хлеб, зараженный клещом. Кулацкие элементы воспользовались этим и оставляют хлеб на токах. Когда видишь в поле бунты обмолоченной пшеницы или овса и спрашиваешь, почему хлеб не вывозится на элеватор, обычно отвечают: хлеб с клещом, зерно сорное, элеватор все равно его не возьмет.

А. АЛЕКСАНДРОВ.

АВТОРИТЕТ КОМБАЙНА НЕЗЫБЛЕМ

(От северокавказского корреспондента «Правды»)

Шесть комбайнов Воронцово-Александровской машинно-тракторной станции на первое августа уже убрали 2.162 гектара колхозных посевов. 361 гектар на один комбайн! Имея в виду, что после первого августа комбайны убирают просо, могар, затем готовятся убирать подсолнух, можно смело утверждать, что каждый комбайн Воронцово-Александровской машинно-тракторной станции в среднем даст не меньше 400 гектаров. Комбайнер Сердюк на первое августа убрал 420 гектаров, а сейчас приближается к цифре 500 гектаров.

Если общее количество намолоченного хлеба разделить на количество убранных гектаров, то средняя урожайность на участках, убранных комбайнами, будет 10 центнеров с гектара. Как правило, участки, убранные комбайнами, дают в среднем на два центнера с гектара урожайность большую, чем участки тех же культур, убираемые простейшими уборочными машинами.

В колхозе им. Буденного комбайны убрали 426 гектаров пшеницы и намолотили 4.677 центнеров. Иными словами, каждый гектар дал 11 центнеров. Лобогрейками убран 401 гектар, намолочено 3.784 центнера, или каждый гектар дал около 9 центнеров хлеба.

Это достигнуто отнюдь не потому, что для комбайнов отведены высокоурожайные участки. Даже наоборот. В печати уже сообщалось о том, что именно в Воронцово-Александровской машинно-тракторной станции для комбайнов отвели участки менее урожайные, чем для жаток и лобогреек. Дело все в том, что в результате правильного регулирования комбайнов, своевременного начала косовицы потери сведены до минимума, чего нельзя сказать о полях, убранных жатками и лобогрейками.

Интересно проследить влияние уборки комбайнами на вес трудодня колхозника. По колхозам им. Буденного и Ворошилова натуроплата за работу комбайнов составляет примерно 1,3 центнера с гектара. У этих колхозов с каждого гектара, убранного комбайнами, остается на 0,7 центнера больше, чем с каждого гектара, убранного простейшими машинами. И выданный аванс, и предполагаемая выдача на трудодень в этих колхозах выше, чем в тех колхозах, где комбайны не работали. Не говоря уже о том, что комбайн значительно облегчает труд колхозника, снижает трудовую напряженность в колхозе, прямая экономическая выгода работы комбайна настолько разительна, что она признана самими колхозниками. Если в прошлом году в той же Воронцово-Александровской машинно-тракторной станции раздавались голоса протеста против комбайнов (дескать, так наработает, что расплатиться нечем будет), то в этом году колхозы дрались за каждый лишний день работы комбайнами. Сами колхозники приходили на машинно-тракторную станцию и просили машины задержать ещё на день. Авторитет комбайна сейчас незыблем!

Л. ПЕРЕВОЗКИН.

СЕНОКОС

По данным Наркомзема, к 10 августа скошено 44.550 тыс гектаров трав. Выполнено 81,2 проц. плана. Колхозы выполнили 92,2 проц. плана сенокоса, совхозы (Наркомзема и Наркомсовхозов) — 57,9 проц. и единоличные хозяйства — 44,1 проц. Застоговано 83,2 проц. скошенного сена.

УСПЕХ БОРЬБЫ ЗА УРОЖАЙ

Межрайонные комиссии Днепропетровской области закончили отнесение колхозов по группам урожайности для исчисления натуроплаты. 1.688 колхозов имеют урожайность свыше 11 центнеров с гектара, то-есть выше предусмотренной вторым пятилетним планом.

Уполномоченный Центральной государственной комиссии по урожайности ИЗЮМОВ.

ИТАЛО-АБИССИНСКИЙ КОНФЛИКТ

ПРЕДЛОЖЕНИЯ АБИССИНИИ

(По телефону от парижского корреспондента «Правды»)

ПАРИЖ. 17 августа. На вчерашнем заседании конференции трех держав английские делегаты предложили итальянцам точно изложить требования Италии к Абиссинии, чтобы свести дискуссию к конкретным вопросам. Англичане указали, что они вот уже 4 месяца не могут узнать, чего требует Италия у Абиссинии.

Итальянский делегат Алоизи попросил предоставить ему некоторое время, чтобы снестись по телефону с Римом. В ожидании ответа из Рима конференция занялась рассмотрением старых договоров, касающихся Абиссинии. При рассмотрении договора 1906 года итальянские делегаты указывали, что он предусматривает раздел Абиссинии на политические сферы влияния. Английские делегаты настаивали, что статьи первая и четвертая этого договора касаются лишь раздела экономических интересов, но не политического раздела страны.

Газеты подтверждают сведения о согласии Абиссинии на ряд существенных уступок Италии. По сообщению «Пти паризьен» и «Эвр», негус согласился на следующие уступки: 1. Демилитаризация пограничной с итальянскими колониями зоны. 2. Гарантия личной безопасности для итальянцев, проживающих в Абиссинии. 3. Уступка Огадена. 4. Сельскохозяйственные и горнопромышленные концессии в Абиссинии. 5. Постройка итальянцами железной дороги, соединяющей Эритрею и Сомали.

За это негус требует предоставления Абиссинии займа, уступки порта Зейла и коридора к этому порту через Сомали.

Михайлов.

Восстание в Албании

ВЕНА. 17 августа (ТАСС). По сообщениям из Белграда в Афин, убийство начальника албанского генштаба Гилярди послужило сигналом к восстанию против короля Ахмеда Зогу.

15 августа восстали племена Южной Албании, а затем восстание распространилось на всю Албанию.

Белградский корреспондент «Нейе фрейе прессе» сообщает, что в Южной Албании правительственные войска потерпели поражение и что вся Южная Албания находится в руках восставших. Корреспондент сообщает о восстании в городе Берате (Южная Албания), в Валлоне (порт на Адриатическом море) и в Скутари (торговый центр Албании).

Афинский корреспондент «Винер таг» сообщает, что во время сражений в Южной Албании с обеих сторон убито около 60 человек и ранено несколько сот человек.



Белградская «Правда» называет в числе убитых командующего правительственными войсками Джемаля Ардаса.

Во главе восставших стоит бывший в 1924 году премьером Албании Шефкет-Бек Врлати, находившийся долгое время в эмиграции и лишь недавно вернувшийся в Албанию.

ПАРИЖ. 17 августа. (ТАСС). Французская печать указывает, что руководители восстания в Албании являются противниками итальянского влияния в Албании. «Эко де Пари» отмечает, что восставшие выбрали для выступления момент, когда внимание и силы Италии отвлечены планами завоевания Абиссинии.

По сообщению агентства «Зюд Эст», восставшие двигаются по направлению к столице Албании Тирана. Власти греческой провинции Эпир закрыли греко-албанскую границу.

ОТКЛИКИ НА ПОЕЗДКУ БЕКА В ФИНЛЯНДИЮ

ГЕЛЬСИНГФОРС. 17 августа. (ТАСС). «Суомен Сосиалидемокраатти»... «Суомен Пеннинкеля» (газета малоземельного крестьянства) пишет:

«Заверять весь мир в том, что поездка Бека в Финляндию не имела никакого политического значения, или пытаться опровергнуть, что во время этого визита происходили переговоры по вопросам внешней политики Польши и Финляндии, было бы бесцельно... Следует ожидать, что со стороны руководителей нашей внешней политики будет дано откровенное об'яснение по поводу характера совещаний, происходивших между Беком и Хакселем».

ПАРИЖ. 16 августа. (ТАСС). Председатель комиссии по внешним делам палаты Поль Бастид пишет в бюллетене «Сан Филь»:

«Поездка Бека в Финляндию имеет прямую связь с антисоветской политикой, проводимой обоими правительствами. Враждебность Финляндии к Советскому Союзу общеизвестна, равно как ее симпатии к Германии. С другой стороны, Финляндия, как и Германия и Польша, враждебны восточному пакту. Польша, быть может, надеется, что ее посредничество даст ей возможность влиять на балтийские страны.

Во всяком случае, нам кажется, что на берегах Балтийского моря развивается активная польско-германская деятельность, очевидная цель которой — дать Берлину и Варшаве господствующее положение в этом районе в ущерб влиянию СССР».

«Ордр» считает, что поездка Бека должна привлечь пристальное внимание французских политиков.

«Остается ожидать, — пишет газета, — согласится ли Финляндия дать себя втянуть в польско-германскую политику, направленную прежде всего против Советского Союза и совершенно чуждую собственным финляндским интересам».

АНТИВОЕННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В АНГЛИИ

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Сегодня в Кембридже открылась антивоенная конференция, созванная кембриджским антивоенным советом. В конференции участвуют представители многочисленных рабочих организаций, пацифистских обществ и т. д.

Орган компартии «Дейли уоркер» публикует антифашистский манифест, подписанный 12-ю видными ланкаширскими лейбористами и деятелями тред-юнионов, а также Ростом, Джоном Стрэчи, Сильвией Панкхерст, Мэкстоном и Брокуэем.

АРЕСТЫ В ГРЕЦИИ

АФИНЫ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению газет, полицией за последние дни произведены многочисленные аресты и административные высылки. Арестованы и высланы на острова руководители некоторых профсоюзных организаций и представители демократической интеллигенции. В числе высланных редактор коммунистической газеты «Ризоспастис» Татассополос, секретарь профсоюза кожевников Григорэтос, член исполнительного комитета Унитарной всеобщей конфедерации труда Папагопулос, известный врач Антониадис и др.

Среди рабочих началась кампания протеста против этих репрессий.

НАПАДЕНИЕ БАСТУЮЩИХ НА ТЮРЬМУ В США

НЬЮ-ЙОРК. 16 августа. (ТАСС). По сообщению агентства «Юнайтед пресс» из Дригса (штат Айдаго), 1.500 бастующих сельскохозяйственных рабочих напали на местную тюрьму и освободили недавно арестованных руководителей стачки.

ПОБЕДА СОВЕТСКИХ ФИЗКУЛЬТУРНИКОВ В ПАРИЖЕ

ПАРИЖ. 17 августа. (ТАСС). Сегодня советские футболисты на стадионе Першинг состязались с голландской командой. Советские спортсмены выиграли состязание со счетом 11 : 0. Женская баскетбольная команда состязалась с французскими спортсменками. Советские спортсменки выиграли со счетом 49 : 11.

Одновременно на стадионе в Венсенском лесу советский велосипедист Дмитрий Соловьев достиг рекорда, установленного международной спортивной федерацией. Он сделал круг по велодрому в 38 $^{1}/_{5}$ сек.

АВИАЦИОННЫЕ КАТАСТРОФЫ В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА. 16 августа. (ТАСС). Во время учебного полета вблизи аэродрома в Баттовицах попал в штопор и разбился спортивный самолет. Летчик, получивший тяжелые ранения, скончался в больнице.

Вторая авиационная катастрофа произошла сегодня вблизи Радома с учебным самолетом. По неустановленным причинам самолет упал и разбился. Летчик погиб.

ГИБЕЛЬ АНГЛИЙСКОГО САМОЛЕТА

ЛОНДОН. 17 августа (ТАСС). Вчера самолет, участвовавший в воздушном параде в Бодмине (Корнуолл), разбился на глазах у большой толпы.

Два человека убито, один ранен.

СОБОЛЕЗНОВАНИЕ ВОКС г. БУЛЛИТУ ПО ПОВОДУ ГИБЕЛИ ПОСТА И РОДЖЕРСА

Зам. председателя Всесоюзного общества культурной связи с заграницей тов. Л. Н. Чернявский выразил вчера послу США в СССР г. Буллиту соболезнование по поводу гибели американского летчика Уайли Поста и американского писателя Вилль Роджерса.

ВЫСТУПЛЕНИЕ ПАРТИЗАН В ЖЭХЭ

БЕЙПИН. 14 августа. (ТАСС). По сообщению японской печати, городу Бейпяо в Жэхэ угрожает партизанский отряд численностью в 2 тыс. человек. В Бейпяо посланы значительные подкрепления. В виду предполагающейся атаки партизан находящиеся в городе 300 японских резидентов собрались в японском консульстве.

Иностранная хроника

✽ В Варшаве в течение последних дней арестовано 66 человек по подозрению в принадлежности к МОПР, левым профсоюзам и районным комитетам компартии.

✽ Пожаром 15 августа уничтожены сцена и часть зрительного зала самого крупного театра в Киото «Минамидза».

✽ 16 августа на международном конгрессе деятелей просвещения в Оксфорде (Англия) выступила с докладом о постановке дела здравоохранения в советских школах член советской делегации, заведующая одной из ленинградских школ второй ступени тов. Неркина.

✽ В ночь на 16 августа вечером над Краковом разразилась сильная буря с проливными дождями. Бурей причинены большие убытки. В городских садах много деревьев вырвано с корнем.

Памяти двух выдающихся американцев

Около двух недель назад я виделся с Уайли Постом и провожал его на аэродроме, когда он с женой садился в самолет, чтобы лететь в Сиэттль. Он хотел вместе с Вилль Роджерсом лететь через Аляску к нам в Чукотку и затем через Ногаево, Якутск, Иркутск и Новосибирск в Москву. Мы вместе с Постом сшивались, шутили, а теперь его уже нет.

Через несколько дней после свидания с Постом я встретился с Вилль Роджерсом, который пришел за визой для полета вместе с Постом. Роджерс не хотел, чтобы в Америке до его прилета на нашу территорию знали, что он летит в СССР.

— Я предпочитаю, — сказал Роджерс, — делать больше, чем обещаю. Пусть о моем полете узнают, когда я буду уже в СССР.

Его план прервала катастрофа, смерть.

Я полагаю, что не совершаю нескромности в отношении покойного, оглашая теперь его намерение лететь в Москву вместе с Постом. Заграничный паспорт с визой для СССР, очевидно, найден у него в кармане, и это не может остаться секретом, как не был бы секретом его полет с Постом над советской землей.

Уайли Пост с женой

Неожиданно погибли два выдающихся человека Америки, погибли на севере Аляски, в 15 милях от форта Барроу. Гидросамолет Поста поднялся с речки и с высоты 50 футов упал на берег. Из-под разбитого самолета были извлечены обезображенные трупы двух людей, которых совсем недавно мы видели живыми и бодрыми.

Не приходится много говорить о Посте, как о летчике. Его знает весь мир. Ему принадлежит рекорд перелета вокруг света в небольшой срок — около 8 дней. Он в 1930 году поставил рекорд полета через американский континент из Лос-Анжелоса в Чикаго приблизительно в 9 часов. В этом году Пост три раза пытался по тому же направлению лететь на самолете через стратосферу и каждый раз вынужден был по дороге спускаться на землю без колес, которые он, чтобы уменьшить сопротивление, сбрасывал после под'ема.

Настроение Поста очень хорошо отразилось в его ответе на заданный ему вопрос, что он считает наиболее важным в полете Леваневского через полюс:

— То, что можно лететь на самолете куда и когда угодно.

Пост мог лететь куда и когда угодно и погиб на севере Аляски, ожидая благоприятной погоды для полета в Москву через Сибирь.

Видно, что и для таких, исключительно смелых и опытных летчиков, как Пост, еще не все возможно в области авиации, особенно в трудных условиях полетов на Севере. Увлеченный идеей перелета через Северный полюс, Пост выражал желание в будущем году тоже лететь туда через стратосферу. В целях предварительного ознакомления с обстановкой он, может быть, и летал теперь в Аклавик в Канаде и в Барроу на Аляске. Пост действительно производил впечатление летчика, для которого не существует опасности.

Так думал и Вилль Роджерс, когда решил лететь с Постом в СССР. Опасность пришла, однако, тогда, когда ее никто не ожидал. Какая нужна еще осторожность и предусмотрительность в авиационном деле!

Вилль Роджерс тоже был причастен к авиации. Он говорил, что ему принадлежит рекорд полетов в качестве пассажира. Он покрыл в качестве пассажира много десятков тысяч миль. Но не этим больше всего известен Вилль Роджерс. Он когда-то выступал в цирке. Вся Америка знает его теперь как выдающегося актера сначала водевиля, а потом кино, как остроумного фельетониста и как человека, почти еженедельно выступавшего по радио с речами юмористического характера.

Вилль Роджерс был два раза в СССР, очень интересовался тем, что у нас происходит, и в общем доброжелательно писал и говорил о нашей стране. При последнем свидании он, между прочим, одобрительно отозвался о решении Леваневского вернуться в Ленинград, когда обнаружилась утечка масла из бака.

Из Сиэттля он прислал мне следующую телеграмму:

«Благодарю за все, желаю, чтобы некоторые из этих цивилизованных наций также были готовы помочь. Я уверен в успехе ваших летчиков. Привет.

Вилль Роджерс».

Мы ожидали прилета этих двух интересных туристов к нам в СССР, но, к сожалению, не дождемся. Вся Америка потрясена гибелью Поста и Роджерса. Они оба вышли из низов, из фермерской среды: Пост из Техаса, Роджерс из Оклагомы. Пост был одно время кузнецом, Роджерс — ковбоем.

И президент, и конгресс, и вся печать откликнулись на гибель Поста и Роджерса. Конгресс постановил приобрести за 25 тыс. долларов самолет, на котором Пост совершил свой знаменитый кругосветный полет, и поместить его в Смитсоновском институте. Я предполагаю, что за этим скрывается желание помочь семье погибшего авиатора, которая, повидимому, осталась без всяких средств.

Чарльз Линдберг предложил свой самолет для перевозки тел погибших из Аляски. Я также в числе многих выразил соболезнование правительству и семьям покойных. Думаю, что наш народ, и особенно авиационные круги, присоединится к скорби американского народа и преклонит головы перед прахом безвременно погибших, замечательных представителей энергичного и предприимчивого народа, которыми он может по справедливости гордиться.

А. ТРОЯНОВСКИЙ,
Полпред СССР в США.

Сан-Франциско.
(По телеграфу).

ГИБЕЛЬ ПОСТА—ТЯЖЕЛАЯ ПОТЕРЯ ДЛЯ АВИАЦИИ США

(По телеграфу от нью-йоркского корреспондента «Правды»)

НЬЮ-ЙОРК. 17 августа. Америка глубоко потрясена смертью Вилль Роджерса и Уайли Поста.

Пост относился к авиации с той серьезной преданностью науке, с тем огромным рвением, энтузиазмом и неутомимостью, которые отличают гениальных пионеров. Встречая на каждом шагу препятствия, порождаемые бедностью, принужденный работать на нефтяных промыслах Оклагомы, чтобы заработать на жизнь в то время, когда он приобретал стаж пилота, Пост добился одного из первых мест среди выдающихся летчиков и приобрел огромную популярность.



Характерный факт: уже совершив два кругосветных полета и завоевав огромную славу, Пост вынужден был выступать на подмостках водевильного театра на потеху публики, чтобы заработать денег на задуманные им полеты через стратосферу. Поистине трагичное положение для великого авиатора. Поэтому Пост так ценил и уважал Советский Союз, где он на опыте убедился в том, как государство и пролетарская общественность заботятся об авиаторах. В телеграмме из Москвы 17 июля 1933 г. он пишет:

«Русские очень заботятся о здоровье летчиков. Не успел я выйти из самолета, как возле меня очутился доктор, который меня внимательно исследовал».

Бедный Пост не привык к такой заботливости.

О советских летчиках и советской авиации он отзывался с огромным уважением.

Вилль Роджерс — циркач, забавник, киноактер, радиовещатель, сочинитель язвительных эпиграмм и фельетончиков на злобу дня — был также одной из самых популярных фигур в США. Он умел до совершенства играть роль простака, насмехаясь на народном наречии преимущественно над сильными мира сего. Наибольший успех имели его юмористические монологи на сцене и коротенькие заметки-фельетоны в газетах.

Оба друга, Пост и Роджерс, мечтали побывать в СССР и поближе узнать советскую жизнь.

Ольгин.

НЬЮ-ЙОРК. 17 августа (ТАСС). Рузвельт и другие политические деятели в заявлениях выражают печаль по поводу гибели Поста и Роджерса.

Печать публикует сообщения из Москвы и других столиц с выражениями соболезнования. Полпред СССР тов. Трояновский выразил соболезнование государственному секретарю Хэллу и женам Поста и Роджерса.

ПОДРОБНОСТИ КАТАСТРОФЫ

(По телефону от берлинского корреспондента «Правды»)

БЕРЛИН. 17 августа. По дополнительным сведениям «Юнайтед пресс» катастрофа с самолетом Поста произошла вследствие дефектов в моторе, обнаруженных Постом лишь во время полета. После вылета из Фербенкса мотор начал давать перебои. Пост сделал в глубоком тумане вынужденную посадку в тундре близ эскимосского селения Алькин. Наскоро исправив мотор, Пост расспросил эскимосов о пути на мыс Барроу. Несмотря на то, что туман не рассеялся, Пост и Роджерс решили продолжать полет.

По словам эскимосов, едва самолет поднялся в воздух, тотчас же стало слышно, что мотор дает перебои. На высоте примерно в 15 метров мотор совсем перестал работать, и самолет, опрокинувшись в воздухе, врезался в землю.

Эскимосы немедленно сообщили о катастрофе на близлежащую радиостанцию на мысе Барроу. Служащий радиостанции направился к месту катастрофы. Его глазам представилась страшная картина. Самолет разбился на сотни кусков, которые глубоко врезались в болотистую почву. Труп Поста был погребен под обломками. Несколько поодаль лежало тело Роджерса, выпавшего из самолета во время катастрофы. В кармане у Роджерса оказались часы, которые продолжали итти.

Гофман.

НЬЮ-ЙОРК. 17 августа (ТАСС). Тела Поста и Роджерса доставлены в Пойнт-Барроу на маленьком эскимосском рыболовном судне и в настоящее время находятся на борту самолета, который должен отправиться в Джуно. Сильный туман препятствует вылету самолета.



Общий вид заключительного заседания XV международного конгресса физиологов в Москве. Фото С. Коршунова.

Заключительное заседание XV международного конгресса физиологов

Большой зал Консерватории готов к приему советских и иностранных ученых. Широкие лестницы покрыты коврами. У входов, в залах фойэ и на сцене — живые цветы.

В президиуме занимают места почетные члены конгресса — профессора Кэннон, Хилл, Иордан, академики Орбели, Ухтомский и другие.

* * *

В 2 часа дня, встреченный бурными аплодисментами делегатов, академик И. П. Павлов открывает последнее заседание конгресса.

Слово для доклада предоставляется профессору Сорбонны — Луи Ляпику.

Доклад профессора Ляпика «Новейшие успехи в познании нервного механизма» длится больше часа и слушается конгрессом с огромным вниманием. Докладчик разбирает очень сложный и в свое время весьма спорный в физиологии вопрос — о значении фактора времени («хронаксии») в процессе нервного возбуждения органа, мышцы, клетки.

В процессе своих работ Ляпик пришел к установлению ряда новых законов. Ему удалось установить, что между нервами различных мышц существует резкое различие в хронаксии, т. е. во времени их возбуждения. У человека, например, процессы, управляющие сгибательными движениями (скажем, руки), протекают гораздо быстрее, нежели процессы разгибательные: бицепс реагирует скорее, чем трицепс. Ляпик установил также, что, несмотря на то, что нервные центры в мозгу переплетены между собой, возбуждение проходит всегда по нервам, обладающим одинаковой хронаксией. Этот закон он назвал изохронизмом.

Последние работы докладчика — применение хронаксии к изучению условных рефлексов. Об этих работах докладчик и говорит в конце речи, которую он заканчивает следующими словами, произнесенными по адресу председательствующего на конгрессе:

— Мы вправе надеяться, что воздействие высших нервных деятельностей на органы движения (проблема неразрешимая, если ее взять в формулировке философов, как отношение духа к телу) будет озарено новым светом теперь, когда мы в состоянии сочетать хронаксиметрию с методом, созданным гением Ивана Петровича Павлова. Я прошу этого великого учителя принять дань моего почтительного восхищения.

Зал долго аплодировал проф. Ляпику.

Вслед за тем выступил с докладом на французском языке академик Ухтомский. Тема доклада: «Физиологическая лабильность и акт торможения».

Многочисленные опыты акад. Ухтомского и его учеников (на лягушках, кошках и других животных) показали, что нервная реакция («ответ нерва») — это срочный процесс, но подготовка его может быть длительной.

На основе этого принципиального закона, открытого Введенским, школой акад. Ухтомского установлено учение о «доминанте», т. е. учение о господствующем направлении возбуждения, которое тормозит в организме другие процессы. Акад. Ухтомскому удалось проделать в этом отношении классические опыты, когда кошка с перерезанным позвоночником, автоматически реагировавшая своими задними лапами на раздражение, переставала делать эти движения, когда ей показывали мышь. Иначе говоря, более сильное возбуждение — доминанта (вид мыши) подавило менее сильное.

— Общественные события, — говорит акад. Ухтомский, переходя от физиологии к политике, — также подготовляются задолго. *До некоторых сроков еще можно изменить их ход.* Но с известного срока назревшие события катятся затем с неизбежностью горной лавины. Тогда все, чем пробуют их задержать, дает им лишь дальнейший импульс.

В эти дни, когда в воздухе опять носятся тревожные тени войны и события готовы назреть до сроков, при которых их нельзя уже будет остановить, международное единение ученых должно напрячь все силы, дабы оградить народы от бедствия и стать залогом международного мира.

Что касается нас, советских физиологов, мы знаем, что рабоче-крестьянское правительство нашего Союза стоит бдительно на страже событий и сделает все, от него зависящее, для укрепления мира. **(Продолжительные аплодисменты).**

Научные доклады окончены. Акад. И. П. Павлов предоставляет слово для *предложений проф. Хиллу.*

Проф. Хилл предлагает ввести в состав Международного комитета по созыву физиологических конгрессов выдающегося американского физиолога проф. Кэннона.

Затем проф. Хилл сообщает, что в Международный комитет поступили предложения о созыве следующего, XVI конгресса физиологов в Венгрии и Швейцарии.

— В 1938 г., — говорит далее проф. Хилл, — будет праздноваться 50-летие первого международного конгресса физиологов, состоявшегося в Цюрихе (Швейцария). В виду этого Международный комитет предлагает XVI международный конгресс физиологов, который явится юбилейным конгрессом, созвать также в Цюрихе.

Акад. Павлов ставит на голосование предложения, внесенные проф. Хиллом. Конгресс единодушно их принимает.

* * *

Программа конгресса исчерпана. Но вот просит слова известный эдинбургский профессор-фармаколог Бэрджер. Он просит слова для прощального приветствия. Обращаясь к академику Павлову, к президиуму, он говорит (по-английски):

— Международный комитет оказал мне честь, поручив мне выразить благодарность за оказанный вами радушный прием. Я чувствую, что взял на себя приятную, но трудную задачу.

— Я хотел бы начать свою благодарственную речь с выражения чувства почтения и любви к вашему председателю Ивану Петровичу Павлову. Но, поскольку он понимает по-немецки лучше, чем по-английски, я буду продолжать мою речь по-немецки (говорит по-немецки).

— Я хочу, высокочтимый учитель, прежде всего выразить чувство почтения, восхищения и любви, которое мы все испытываем к вам. Я думаю, что не существует ни одной области естественных наук, которую одна личность возглавляла бы так бесспорно, как вы возглавляете физиологию. Вы являетесь «facile princeps physiologorum mundi» [1]). **(Бурные аплодисменты всего зала).**

— Я вспоминаю о том, что вы и профессор Отто Франк являетесь единственными учениками Карла Людвига, оставшимися в наших рядах. Вы — связующее звено между поколениями, «альтмейстер» физиологической науки!

— Надеюсь, что вы удовлетворены тем, что такое большое количество физиологов из самых различных стран вняло приглашению, сделанному вами на предыдущем конгрессе в Риме, и собралось здесь, на вашей родине. **(Аплодисменты).**

— Далее (проф. Бэрджер переходит на французский язык) хочу поблагодарить организационный комитет, государственный комитет, в частности секретарей этих комитетов, и, наконец, всех тех, которые приложили свои усилия к тому, чтобы обеспечить успех конгресса, — всех, приготовивших такой прелестный прием, проявивших столь радушное и дружественное гостеприимство, всех, оставивших в нас неизгладимое воспоминание о их дружелюбии и внимании.

— Шесть лет тому назад и даже три года тому назад никто не мог предполагать, что это посещение сможет иметь столь большой успех. Продолжаю по-итальянски. **(Аплодисменты).** Три года тому назад, будучи в «вечном городе», мы получили приглашение приехать в эту страну, страну, которая дала нам так много ценного, так обогатила наш опыт.

— Приехав сюда, мы получили самые интересные впечатления не от обозрения прошлой, мертвой истории, но получили их, изучая историю построения настоящего, видя это живое и активное настоящее и позволяя себе заглянуть в будущее.

— Мы порадовались встрече со столь многими русскими коллегами, повидали их прекрасные лаборатории. Мы восхищались духом юного энтузиазма и оптимистической уверенности, энтузиазма, пронизывающего *все области советской науки и, видимо,* большую часть жизни страны.

— Теперь хочу приветствовать вас на языке, который я называю скандинавским. **(Аплодисменты).** Я с большим трудом устанавливаю различие между шведским, норвежским и датским языками. Поэтому я могу лишь попытаться выразить свои чувства на смешанном языке. Пусть же и на этом смешанном языке скандинавских стран будет выражена наша глубокая благодарность нашим советским коллегам. **(Аплодисменты).**

— Дальше, хочу добавить несколько слов на испанском языке, на языке Сервантеса, Кальдерона, Рубенса, Дарио, являющемся также языком Рамона-и Кахал и языком старейшего университета в Новом Свете. И на этом языке приношу благодарность нашим советским коллегам. **(Аплодисменты).**

— *Несколько слов по-голландски* **(аплодисменты)** от имени коллег, приехавших из Гентского и Луванского университетов. Выражаю благодарность от коллег, родным языком которых является голландский.

Затем совершенно неожиданно для конгресса почтенный профессор переходит на русский язык...

— Мои русские товарищи! **(Бурные, долго несмолкающие аплодисменты).** Мы, заграничные научные работники, очень рады своему приезду в Советский Союз и очень рады познакомиться с нашими русскими коллегами.

Как одна из ваших газет правильно пишет, этот конгресс есть крупнейшее событие в культурной жизни не только Советского Союза, но также научной и культурной жизни всего мира.

Представители научной мысли всего мира могли видеть прогресс в науке наших *советских друзей, а также созидание* нового, бесклассового общества. **(Бурные аплодисменты).** Мы очень благодарим вас за ваш сердечный прием! **(Конгресс стоя аплодирует профессору Бэрджеру).**

Встает академик Павлов. В зале водворяется тишина.

Иван Петрович отвечает на приветствие по-русски. Он сердечно благодарит всех членов конгресса за приезд, за внимание, за активную работу на конгрессе и заканчивает по-немецки:

— Заседание закрыто. Работы конгресса окончены.

* * *

18 и 19 августа делегаты XV международного физиологического конгресса будут знакомиться с московскими медицинскими, социально-бытовыми и культурными учреждениями и предприятиями. Они осмотрят Всесоюзный институт экспериментальной медицины, Институт питания, больницу им. Боткина, Институт мозга и др.

18 августа утром делегаты конгресса посетят мавзолей Ленина, днем будут присутствовать на празднике авиации в Тушине, затем совершат поездку на метро и вечером посетят Центральный парк культуры и отдыха им. Горького.

19 августа предполагается также посещение автозавода им. Сталина и завода «Шарикоподшипник».

18 августа начинается разъезд иностранных участников конгресса. Часть из них выезжает на родину, а другая часть совершит поездку по СССР — по Волге, на Урал, Украину, Северный Кавказ и в Крым.

[1]) «Вы — бесспорно первый физиолог мира».

МЕТАЛЛ ЗА 15 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	36,0	34,9	96,9
СТАЛЬ	36,0	32,9	91,3
ПРОКАТ	25,0	24,3	97,0

УГОЛЬ

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ за 14 августа	317,7	282,9	89,0
ПО ДОНБАССУ за 15 августа	199,3	178,9	89,7

ТОРФ

с начала сезона по 15 августа включительно в тыс. тонн

	План.	Выполн.	% плана
Добыча	11.574,3	10.742,1	92,8
Высушено и убрано	7.224,4	6.117,5	85,0

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

16 августа

Дороги.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки	Выполнение норм обмена вагонов в %: Принято с соседних дорог	Сдано соседним дорогам.	Процент обеспечения вагонами.
Уссурийская	Лемберг	110	135	216	124
Оренбургская	Подшивалин	180	86	107	171
Курская	Дьяков	119	99	104	125
Окружная	Шрамко	109	107	101	121
Казанская	Кучмин	102	94	103	106
Забайкальская	Друскис	116	94	85	106
Омская	Уланов	103	89	105	110
Азово-Черном.	Осипов	118	83	95	110
Кировская	Ледник	107	81	99	100
Ряз.-Уральская	Кавтарадзе	112	94	91	117
Октябрьская	Синев	109	96	96	121
Южная	Шушков	118	94	94	124
Восточносиб.	Голышев	108	85	97	115
Юго-Западная	Зорин	113	94	88	125
М.-Бел.-Балт.	Русанов	91	102	103	126
Пермская	Шахгильдян	100	84	91	104
Северная	Амосов	104	95	95	127
Юго-Восточная	Житков	100	104	91	126
Донецкая	Левченко	98	82	95	109
Москва—Донб.	Емшанов	89	97	91	114
Северокавказ.	Маевский	110	87	88	123
Томская	Миронов	89	89	91	112
Западная	Жуков	97	96	93	130
Екатерининск.	Билик	98	76	85	114
Южно-Уральск.	Князев	114	88	77	137
Среднеазиатск.	Прокофьев	122	87	89	101
Сам.-Златоуст.	Ковылкин	106	101	79	152
Закавказская	Розенцвейг	113	109	86	125
Турксиб	Четвергов	121	112	28	105

Погружено всего 73.224 ваг. 104,6

Разгружено » 71.416 »

СОВЕЩАНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННИКОВ ДОНБАССА

СТАЛИНО, 17 августа. (Корр. «Правды»). Доклад директора Макеевского завода тов. Гвахария на совещании хозяйственников Донбасса вызвал огромный интерес среди руководителей предприятий. Все выступавшие единодушно признавали, что блестящий опыт Макеевского завода является образцом для всех отраслей промышленности.

В Донбассе уже насчитывается десяток предприятий, давших к 1 августа, по неполным подсчетам, свыше 3 млн руб. прибыли. Среди этих предприятий — Сталинский металлургический завод и Мариупольский завод им. Ильича.

С большим интересом совещание выслушало выступление начальника «Азовстали» тов. Гугеля, успешно применяющего на строительстве опыт Макеевки. Перевод участков на хозрасчет и перестройка заработной платы дали возможность не только уложиться в твердую строительную смету, но получить в июле около 100 тыс. руб. экономии.

Особняком держали себя на совещании угольщики. Единственный выступивший на совещании — управляющий трестом «Сталинуголь» тов. Хачатурьянц свел свое выступление к тому, что угольщики рады были бы-де снизить себестоимость угля, но это «не от них зависит» (?).

В конце совещания с речью выступил секретарь Донецкого обкома партии тов. Саркисов.

— Не будет преувеличением, если сказать, что Макеевский завод является практическим университетом не только для металлургии, но и для всех отраслей промышленности, — говорит тов. Саркисов. — Приходится отметить, что в применении опыта Макеевки угольщики намного отстали от металлургов.

Совещание послало приветствия товарищам Сталину и Орджоникидзе.

Земля Джиллиса не обнаружена

ЛЕДОКОЛ «САДКО», 17 августа. (Радио спец. корр. «Правды»). Три дня мы провели, дрейфуя на одном месте, пытаясь разгадать тайну «белого пятна». Только здесь могла находиться таинственная Земля Джиллиса, споры о которой ведутся на протяжении 200 лет.

В 1707 году ее якобы видел к северо-востоку от Шпицбергена английский *капитан Джиллис.* В 1899 году Макаров, плававший на «Ермаке», и в 1925 году англичанин Кудрелей наблюдали здесь туманные пятна, напоминавшие землю.

Одной из задач нашей экспедиции являлось подлинное разрешение вопроса об этой земле. По мере продвижения «Садко» на север установлено, что в пределах до 82 параллели никакой земли, в том числе Земли Джиллиса, не существует.

Для воздушного обследования района вылетели Бабушкин и Ушаков. В течение 2 часов *они осматривали западный* участок «белого пятна» до 82½ параллели: здесь никакой земли нет. Все забито льдом.

Л. БРОНТМАН.

Планер на буксире аэростата

До сих пор планеры взлетали в воздух с помощью амортизаторов, либо поднимались с земли на буксире самолетов. Вчера ранним утром аэростат «СССР-ВР-29», объемом в 2.200 кубических метров, впервые поднял легкий планер «Г-9».

Пилотам тт. А. А. Фомину и П. П. Полосухину было дано задание: поднять планер на высоту 3—4 тысяч метров. Там мастер планеризма Виктор Григорьевич Бородин должен был освободиться от аэростата и начать свой полет на планере.

Планер, весивший вместе с пилотом около 250 килограммов, был подвешен ко дну корзины аэростата на крепком стальном тросе. У верхней части планера трос входил в особый замок конструкции тов. Кульниченко. Другой трос, раскрывавший замок, вел в кабину планериста. Чтобы отделиться от аэростата, планеристу достаточно дернуть за этот трос.



Аэростат «СССР-ВР-29» с планером «Г-9» на буксире в полете.
Фото Б. Вдовенко.

В 4 часа 55 минут утра под аплодисменты собравшихся аэростат с планером плавно поднялся со стартовой площадки станции сферических аэростатов в воздух. Аэростат несся над просыпавшейся Москвой и все быстрее уходил ввысь, сверкая в ярких лучах солнца.

Прошло 37 минут. Аэростат достиг высоты 3.800 метров. Глазам наблюдавших с земли представилось интересное зрелище: серебристый планер легко отделился от аэростата, перешел в «пике», *быстро выравнялся* и плавно начал снижаться.

Планер шел на посадку, которую должен был сделать на аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. Косарева в Тушине. И через 45 минут он мягко приземлился на мокром от утренней росы зеленом летном поле.

— Все шло вполне нормально, — рассказывал тов. Бородин встретившему его здесь сотруднику «Правды». — Не потребовалось никаких усилий, чтобы отделиться от аэростата. Во время полета я все время разговаривал с пилотами.

Наблюдавший за полетом начальник Главного управления Гражданского воздушного флота тов. И. Ф. Ткачев дал следующую оценку:

— Полет является исключительным вкладом в дело советского воздухоплавания. Он подтвердил все предварительные расчеты и выполнен на «отлично».

Женский перелет Ленинград — Москва

На-днях закончен первый женский перелет Ленинград—Москва на шести легких самолетах «АИР-6». В перелете участвовали шесть молодых советских летчиц: Агнесса Каладская, Валентина Стояновская, Мария Раскова, Евгения Прохорова, Нина Корытова и Евгения Рачко с техниками: Мариной Славиной, Анной Плебе, Лидией Иконниковой и Александрой Денисовой. Старшей из летчиц — 24 года, младшей — 19 лет. Все девушки изучили летное дело, не оставляя своей основной производственной работы.

Вылетев из Ленинграда вечером 10 августа при тихой и солнечной погоде, летчицы рассчитывали сделать на полпути остановку на ночь. Но уже через 120 километров их встретила черная грозовая туча. Сразу стало темно. Ливень прижал самолеты низко к земле. Почти 60 километров пришлось идти на высоте 100—150 метров. При вынужденной посадке на неприспособленном аэродроме один самолет, натолкнувшись на неровность, получил повреждение, не причинившее вреда экипажу. Получив из Ленинграда запасные части, участницы перелета сами отремонтировали самолет. На другой день утром летчицы благополучно прибыли в Москву.

КАЛИНИНСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАКОНЧИЛА ТЕРЕБЛЕНИЕ ЛЬНА

КАЛИНИН, 17 августа. (Корр. «Правды»). Калининская область к 15 августа полностью закончила теребление льна с площади, установленной правительственным планом. По сравнению с прошлым годом теребление закончено на 20 дней раньше.

ПЕРЕЛЕТ КИЕВ — ПАМИР — КИЕВ ЗАВЕРШОН

КИЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня на киевском аэродроме опустились самолеты летчиков-«динамовцев», совершивших перелет Киев—Памир—Москва—Киев. Отважным летчикам, блестяще закончившим перелет, была устроена торжественная встреча. На аэродроме собрались киевские «динамовцы» и делегации рабочих заводов и фабрик. Летчиков встречали также наркомвнудел УССР тов. Балицкий, начальник военно-воздушных сил Украинского военного округа тов. Ингаунис, председатель «Динамо» тов. Кацнельсон. На аэродроме состоялся митинг.

Ливень в Ленинграде

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). Вчера над Ленинградом прошел небывало сильный ливень с грозой. Водоотводные колодцы не успевали пропускать потока. Многие улицы были залиты водой. На проспектах 25 Октября, Кировском, Володарском, Загородном и других всплыло 14 тыс. кв. метров торцовых мостовых. На некоторых улицах было приостановлено трамвайное движение.

СУД

ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ШАЙКЕ ХИЩНИКОВ В НАРОДНОМ КОМИССАРИАТЕ ЗЕМЛЕДЕЛИЯ УССР

КИЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня закончился процесс шайки хищников, орудовавших в Народном комиссариате земледелия УССР (см. «Правду» от 3, 4 и 13 августа). Верховный суд приговорил главарей шайки — бывшего начальника сектора заготовок и сбыта Наркомзема Саленко, бывшего начальника Конотопской конебазы Бузюна, бывшего начальника Рохненской конебазы Егорова и бывшего агента Миренского Якова к расстрелу.

Бывший заместитель наркомзема Украины Огий приговорен к 5 годам заключения в исправительно-трудовых лагерях. Бывший начальник конеуправления Дудник — к 3 годам лишения свободы. Остальные 22 подсудимых — к разным срокам заключения. Двое оправданы.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Приключения пятилетнего мальчика. Недавно в деревне Орлан (Башкирия) исчез пятилетний мальчик Матвей Николаев, находившийся вместе со своей матерью в поле. Занятая работой мать сразу не заметила исчезновения сына.

Сельский совет и население окружающих деревень безрезультатно искали мальчика; наконец, на седьмой день его нашли в лесу, среди болота. Ребенок прожил здесь 6 дней, спал на листьях, питался ягодами. В эти дни шли сильные грозовые дожди.

Врачи, осмотревшие мальчика, нашли состояние его здоровья хорошим.

Жертвы беспечности. Вчера в пруду Краснопресненского парка (Москва) утонул во время купанья 9-летний сын рабочего Треста очистки Г. Сюркело. В пруду против дома № 16 по Старому шоссе утонул купавшийся 8-летний мальчик Ю. Ливер.

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПО ИНОСТРАННЫМ ДЕЛАМ сообщает, что УРНА С ПРАХОМ тов. ДИВИЛЬКОВСКОГО ПРИБУДЕТ 19.8.35 г., в 11 ч. 30 м., на Белорусско-Балтийский вокзал, откуда будет направлена в НКИД и установлена в конференцзале.

Доступ открыт с 2½ час.

Гражданская панихида в 4½ часа, после которой урна будет перенесена в крематорий для установки в колумбарии.

Уполномоч. Главлита № В—27815. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 673.